

Uzasadnienie

do uchwały Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Kwidzyńskiej i stoczni rzecznej Zacisze we Wrocławiu

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego został sporządzany w oparciu o uchwałę LV/1292/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 kwietnia 2018 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Kwidzyńskiej i stoczni rzecznej Zacisze we Wrocławiu (Biuletyn Urzędowy RMW z 2018 r. poz. 128).

Obszar objęty planem, o powierzchni 18 ha, położony jest w północno-wschodniej części miasta, w obrębie geodezyjnym Kowale, w rejonie ulic Kwidzyńskiej, Kościerzyńskiej i kanału żeglugowego rzeki Odry. Jest to obszar dawnej stoczni rzecznej Zacisze z basenem portowym oraz dawnej jednostki wojskowej.

Zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* przyjętym Uchwałą Nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 roku (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2018 r. poz. 5) obszar objęty planem znajduje się w jednostce urbanistycznej C9 Kowale Ptasie, w ramach obszaru przeznaczeń AG – obszary przemysłowe gdzie możliwe jest wprowadzenie różnorodnych funkcji usługowych i produkcyjnych. Dla przedmiotowej jednostki urbanistycznej wyznacza się w szczególności: aktywizację nabrzeża Odry z osiedlem poprzez wykreowanie połączeń pieszych i rowerowych, stworzenie atrakcyjnych stref wejściowych na bulwary nadodrzańskie, wspieranie rozwoju usług o charakterze rekreacyjnym oraz wykorzystanie potencjału bezpośredniego sąsiedztwa z Odrzańską Droga Wodną. Na przedmiotowym obszarze w Studium została wyznaczona lokalizacja przystani i mariny rzecznej. Obszar objęty planem funkcjonuje w bezpośrednim sąsiedztwie Doliny Odry, która jest najważniejszym elementem Wrocławskiego Węzła Wodnego, jednego z największych systemów dróg wodnych na obszarze aglomeracji miejskich w Europie. Wrocławski fragment Odry jest strategicznym punktem na mapie europejskich szlaków wodnych i ma duży potencjał do rozwoju żeglugi śródlądowej.

Mając na uwadze wykorzystanie potencjału i wzmocnienie roli rzek w życiu miasta i jego mieszkańców celem planu jest przede wszystkim utrzymanie obszaru basenu portowego jako akwenu wodnego, mającego swoje powiązanie z kanałem żeglownym rzeki Odry. Jednocześnie plan ma na celu wskazanie odpowiednich funkcji oraz ustalenie sposobu zabudowy i zagospodarowania terenu dawnej stoczni rzecznej Zacisze, adekwatnie do jej miejsca i możliwości potencjalnego rozwoju. Dodatkowym aspektem jest tworzenie odpowiednich relacji przestrzennych z otoczeniem, poprzez kreowanie powiązań pieszych i rowerowych. Plan stwarza ramy przestrzenne umożliwiające przekształcenie terenów już zainwestowanych, znajdujących się wokół basenu portowego oraz po dawnej jednostce wojskowej.

Plan zakłada, że elementem organizującym przestrzeń w tym obszarze jest usługowy klin, łączący ulicę Kwidzyńską z basenem portowym dawnej stoczni Zacisze. Jest to obszar centralnie położony w stosunku do terenów aktywności gospodarczej pełniący funkcję rozrządową i reprezentacyjną dla historycznego zespołu stoczni i terenów powojсковych. Wzmocnieniem znaczenia klina usługowego o charakterze przestrzeni publicznej z obowiązkiem wykształcenia specjalnej nawierzchni posadzki będzie ścieżka pieszo-rowerowa oznaczona na rysunku jako tereny 1KDPR i 2KDPR. Jest ona częścią systemu tras pieszo-rowerowych zawartych w Studium Wrocławia. Projekt planu dopuszcza szeroki wachlarz usług oraz aktywności gospodarczych. Zapisy planu utrwalają funkcję przemysłową, usługową i biurową. Priorytetem jest dopuszczenie możliwości odtworzenia działalności stoczni na potrzeby rozwoju żeglugi śródlądowej.

Plan uwzględnia wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury oraz walory architektoniczne i krajobrazowe.

W ramach transportu publicznego przewiduje się obsługę komunikacyjną od ulic Kwidzyńskiej. Natomiast ulica Kościerzyńska będzie stanowić wewnętrzną obsługę terenów aktywności gospodarczej. Pośrednio obszar obsługiwany jest przez linie autobusowe 118, 121, 131, 141, 241, 911

oraz D, natomiast ulica Kwidzyńska przez linie tramwajowe 0L, 6, 11 i 23. W projekcie planu zapewniono niezbędne połączenia piesze i pieszko-rowerowe.

Ustalenia planu w znacznym stopniu zaspokoją potrzeby ludności oraz potrzeby interesu publicznego zgodnie z wnioskami zawartymi w analizie społecznej. Projekt plan jest sporządzany z poszanowaniem własności wyważając interes publiczny i prywatny.

Cały obszar planu objęty jest strefą ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych OM, natomiast część wschodnia obejmująca dawne tereny powojkowe - strefą ochrony konserwatorskiej. Projekt planu uwzględnia wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków. Dla obiektów wpisanych do ewidencji zabytków określono szczegółowe zapisy ochrony zabudowy. Ochronie będą podlegać również, cenne budowle hydrotechniczne i pozostałości po zespole paliw płynnych, który dawniej funkcjonował na potrzeby stoczni. W odniesieniu do układu przestrzennego, dzięki liniom zabudowy, podjęto próbę wyeksponowania najcenniejszych walorów krajobrazowych i elementów techniki basenu portowego oraz terenów powojkowych.

W planie określono podstawowe wskaźniki urbanistyczne. Podstawowy gabaryt wysokości zabudowy kształtuje się na poziomie od 18 do 25 m. Powierzchnia zabudowy i intensywność zabudowy zostały ustalone w sposób zapewniający zachowanie dostatecznej przestrzeni zielonej. Wykreowano teren zieleni 1Z oraz zieleń w formie stref i szpalerów drzew. Obowiązek sytuowania szpalerów zastosowano na terenie zieleni 1Z oraz w obszarze korytarza usytuowania ciągu pieszko-rowerowego i ścieżki pieszko-rowerowej 1KDPR i 2KDPR. Plan utrwała zieleń usytuowaną przy ulicy Kwidzyńskiej. W strefie zieleni udział powierzchni biologicznie czynnej ustalono na poziomie nie mniejszym niż 85%. Dodatkowo plan nakłada obowiązek urządzenia co najmniej 10% powierzchni biologicznie czynnej oraz zagospodarowania zielenią terenów niezabudowanych i nieutwardzonych. Zieleń wraz z ciągami pieszko-rowerowymi umożliwią dogodne połączenie istniejącej i planowanej zabudowy z terenami nadrzecznymi.

W prognozie oddziaływania na środowisko, opracowanej na potrzeby sporządzanego planu, wskazano, że wnioski sformułowane w ekofizjografii pod kątem zagospodarowania przestrzennego terenów i minimalizacji uciążliwości zostały właściwie uwzględnione w projekcie.

Obszar objęty planem położony jest w rejonie o niewystarczająco wykształconej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Posiada dostęp od strony ulicy Kwidzyńskiej do sieci infrastruktury technicznej. Ustalenia planu uwzględniają potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w tym sieci telekomunikacyjnych i szerokopasmowych poprzez dopuszczenie na całym obszarze planu lokalizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym. Umożliwiają także możliwość zaopatrzenia w wodę, w tym z sieci wodociągowej. Zobowiązują do odprowadzania ścieków komunalnych wyłącznie siecią kanalizacyjną, zapewniając jednocześnie ochronę wód i gruntu przed skażeniem ściekami komunalnymi. W planie wprowadzono dodatkowy zapis o uwzględnieniu rozwiązań polegających na zagospodarowaniu wód w miejscu opadu, w szczególności poprzez gospodarcze wykorzystanie, odparowanie, rozsączanie do gruntu, a także retencjonowanie tych wód na działce budowlanej wraz ze spowalnianiem ich odpływu do odbiornika, a do sieci kanalizacyjnej dopuszcza się wyłącznie odprowadzenie części wód opadowych i roztopowych, których zagospodarowanie nie było możliwe. Zapisy planu dopuszczają zaopatrzenie w ciepło wyłącznie z sieci ciepłowniczej lub innych niskoemisyjnych systemów grzewczych, niepowodujących przekroczeń dopuszczalnych emisji do środowiska, zgodnie z przepisami odrębnymi.

W planie wyznaczono granice terenów pod budowę urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW oraz granice ich stref ochronnych, w których dopuszcza się wyłącznie urządzenia wytwarzające energię pochodzącą z promieniowania słonecznego oraz z wnętrza ziemi. Na obszarze planu znajduje się fragment ul. Kwidzyńskiej o dużym natężeniu ruchu samochodowego i tramwajowego. Zgodnie z Mapą akustyczną Wrocławia z 2017 r. Na obszarze planu nie notuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia i nocy. Spowodowane jest to faktem, że na obszarze planu nie występują tereny chronione akustycznie.

Na obszarze opracowania nie występują obiekty lub obszary podlegające ochronie w myśl *Ustawy o ochronie przyrody* z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614, 2244 i 2340) i *Ustawy*

o ochronie gruntów rolnych i leśnych z dnia 3 lutego 1995 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1161). Przedmiotowy obszar nie wymaga zgody na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne.

Regulacje planu nie stoją w sprzeczności z potrzebami obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wymaganiami ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia. Potrzeby osób niepełnosprawnych w zakresie miejsc przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową określono w § 13 pkt 2 uchwały.

Rozwiązania zaproponowane w przedmiotowym planie w pełni uwzględniają walory ekonomiczne nieruchomości i miejsca, w którym się znajduje, poprzez racjonalne wykorzystanie przestrzeni. Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet gminy przedstawiony został w prognozie finansowej, sporządzonej na potrzeby sporządzanego planu.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców, na prośbę podmiotów działających w obszarze planu, uzupełniono listę dopuszczonych przeznaczeń terenu, w obrębie terenu 1AG, o przeznaczenia: obsługa pojazdów i naprawa pojazdów, w celu umożliwienia przyszłych realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Ponadto, biorąc pod uwagę ogromny potencjał przedmiotowego obszaru dla rozwoju funkcji związanych z żeglugą śródlądową, zdecydowano o poszerzeniu pakietu funkcji portowych oraz zwiększeniu terenów inwestycyjnych na terenie 3AGU dla ich rozwoju.

Udział społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w tym również jawność i przejrzystość procedury planistycznej została zapewniona na każdym jej etapie, również przy użyciu środków komunikacji elektronicznej poprzez:

- umieszczenie w prasie lokalnej, na stronie BIP Urzędu Miejskiego oraz na tablicach ogłoszeń w budynkach Urzędu Miejskiego, obwieszczenia o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i zbieraniu wniosków do planu w terminie od dnia 4 czerwca 2018 r. do dnia 25 czerwca 2018 r.,
- zapewnienie możliwości dostępu do informacji publicznej o projekcie planu miejscowego od etapu opiniowania w formie papierowej, ustnej, pisemnej oraz elektronicznej,
- umieszczenie na stronie BIP Urzędu Miejskiego rysunku i tekstu projektu planu miejscowego wysłanego do opiniowania,
- umieszczenie na stronie BIP Urzędu Miejskiego rysunku i tekstu projektu planu miejscowego wysłanego do uzgodnienia,
- umieszczenie na stronie BIP Urzędu Miejskiego wersji elektronicznych projektu planu oraz udzielanie w formie ustnej i pisemnej, w tym podczas trwającego wyłożenia do publicznego wglądu, informacji o projekcie miejscowego planu,
- zbieranie uwag do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu.

Do projektu planu wpłynęły 3 wnioski, które zostały rozpatrzone Zarządzeniem Nr 10643/18 Prezydenta Wrocławia z dnia 8 października 2018 r., dotyczące umożliwienia realizacji wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych oraz aktywizacji funkcji portowej przy basenie portowym.

Do projektu planu złożono 3 uwagi, które zostały rozpatrzone Zarządzeniem Prezydenta Wrocławia.

1) Nie została uwzględniona część uwagi złożonej przez Mitra Sp. z o. o. pismem w dniu 16.08.2019 r. w zakresie dotyczącym:

- a) ustalenia przeznaczeń terenu zgodnie z załącznikiem nr 1 na hotelarstwo i usługi inne,
- b) ustalenia maksymalnej wysokości zabudowy 20 m,
- c) ustalenia kąta nachylenia dachu od 1 do 45 stopni,
- d) ustalenia maksymalnej liczby kondygnacji nadziemnej w wysokości 6,
- e) ustalenia nieprzekraczalnej linii zabudowy zgodnie z załącznikiem nr 1.

2) Nie została uwzględniona uwaga złożona przez RCI Sp. z o. o. pismem w dniu 19.09.2019 r. w zakresie dotyczącym:

- a) zmiany §7 pkt 7 na: „7) w odniesieniu do obiektów wpisanych do ewidencji zabytków, znajdujących się na terenach 1AG i 1WS, zakres ochrony na etapie projektu budowlanego wymaga uzgodnienia z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.”,

- b) zmiany §20 ust. 1 pkt 1-18 na: „1) usługi I; 2) usługi II; 3) aktywność gospodarczą; 4) obiekty hotelowe; 5) edukacja; 6) policja i służby ochrony; 7) straż pożarna; 8) stacje paliw; 9) naprawa pojazdów; 10) obsługa pojazdów; 11) skwery; 12) wody powierzchniowe; 13) pobór i uzdatnianie wody; 14) infrastruktura drogowa; 15) obiekty infrastruktury technicznej.”,
- c) zmiany §20 ust. 2 pkt 1 na: „1) dla przeznaczeń terenu obiekty hotelowe oraz edukacja obowiązuje stosowanie rozwiązań technicznych w budynkach, które zapewniają w nich właściwe warunki akustyczne.”,
- d) zmiany §20 ust. 2 pkt 4-6 na: „4) udział powierzchni zabudowy w powierzchni działki budowlanej nie może być większy niż 80%; 5) wartość wskaźnika intensywności zabudowy może być równa lub większa od 0, przy czym nie może być większa niż 3,5; 6) powierzchnia terenu biologicznie czynnego musi stanowić co najmniej 15% powierzchni działki budowlanej.”,
- e) zmiany §20 ust. 3 pkt 2 na: „2) na terenie 1AG nakazuje się realizację ogólnodostępnego ciągu pieszo-rowerowego o szerokości co najmniej 5m;”,
- f) zmiany §24 ust. 1 pkt 1-12 na: „1) usługi I; 2) usługi II; 3) obiekty hotelowe; 4) policja i służby ochrony; 5) straż pożarna; 6) stacje paliw; 7) skwery; 8) wody powierzchniowe; 9) pobór i uzdatnianie wody; 10)) infrastruktura drogowa; 11) obiekty infrastruktury technicznej.”,
- g) zmiany §24 ust. 2 pkt 1-6 na: „1) wymiar pionowy budynku mierzony od poziomu terenu przy budynku do najwyższego punktu pokrycia dachu nie może być większy niż 18 m; 2) wymiar pionowy budowli mierzony od poziomu terenu przy budowli do najwyższego punktu pokrycia dachu nie może być większy niż 25 m; 3) udział powierzchni zabudowy w powierzchni działki budowlanej nie może być większy niż 70%; 4) wartość wskaźnika intensywności zabudowy może być równa lub większa od 0, przy czym nie może być większa niż 2,5; 5) powierzchnia terenu biologicznie czynnego musi stanowić co najmniej 20% powierzchni działki budowlanej, z zastrzeżeniem pkt 6; 6) w strefie zieleni, wyznaczonej na rysunku planu, powierzchnia terenu biologicznie czynnego musi stanowić 85% jej powierzchni; 7) dopuszcza się częściową zabudowę basenu portowego.”;
- h) zmiany §24 ust. 3 pkt 2 na: „2) na terenie 1WS nakazuje się lokalizację ogólnodostępnego ciągu pieszo-rowerowego o szerokości co najmniej 5 m;”,
- i) zmiany usytuowania przebiegu nieprzekraczalnej linii zabudowy, obowiązującej linii zabudowy, strefy zieleni i korytarza usytuowania ciągu pieszo-rowerowego dla terenów 1AG i 1WS, zgodnie z załącznikiem nr 2.

Nieuwzględnienie uwag wynika z niżej wymienionych powodów.

Dotyczy pkt 1

Zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* przedmiotowy teren znajduje się w jednostce urbanistycznej C9 Kowale Ptasia gdzie dominującym planowanym przeznaczeniem terenu są obszary przemysłowe AG. Oznacza to, że obszar ten pretenduje do rozwoju szerokiego pakietu funkcji z zakresu produkcji i różnorodnych usług. Tego typu przeznaczenia w ramach swojej działalności są zazwyczaj uciążliwe, dlatego zastosowano ograniczenie w dopuszczeniu obiektów hotelowych do strefy wyłącznie usługowej, czyli dla terenów oznaczonych w projekcie planu symbolami 1U i 2U wspierającej tereny aktywności gospodarczej, zlokalizowanej centralnie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej projektu planu. Brak sprecyzowania, jakiego typu usług poszukuje się w zakresie sformułowania „usługi inne” nie pozwala przeanalizować zasadność ich wprowadzenia.

Ponadto, ze względu na ograniczone możliwości obsługi komunikacyjnej przedmiotowego obszaru oraz potrzebę wyznaczenia korytarza obsługującego nowo dopuszczony pakiet przeznaczeń terenu, zaproponowano połączenie dwóch dróg wewnętrznych od zachodu i północnego wschodu, aby uzyskać bardziej efektywną obsługę terenów 2AG-U i 3AG-U. Połączenie składa się z dwóch dróg wewnętrznych 1KDW i 2KDW oraz placu wewnętrznego 1KDWPL. Fragment nowej drogi

wewnętrznej był już wcześniej wykorzystywany do przemieszczania się, natomiast w formie zaproponowanej w projekcie planu został on jasno podkreślony i usankcjonowany.

Należy nadmienić, że droga wewnętrzna nie jest drogą publiczną w rozumieniu przepisów prawa, co daje prawo decydowania o niej i o jej programie funkcjonalnym właścicielowi. Zatem dla części działek w obrębie projektowanej drogi wewnętrznej wnioskowane przeznaczenia terenu nie mogą być wprowadzone.

Maksymalna wysokość zabudowy określona w planie na 18 m wynika z przeprowadzonej analizy w obszarze sporządzanego planu i w jego otoczeniu. W granicach planu występuje kilka obiektów osiagających wysokość 18 m, natomiast znaczna część zabudowy osiąga zaledwie 5 m -14 m. Na możliwość podwyższenia maksymalnej wysokości zabudowy i zaakcentowania tym samym wagi nowego układu urbanistycznego zasługuje zaprojektowany rdzeń usługowy znajdujący się w centralnej części projektu planu.

W obszarze sporządzanego miejscowego planu, za wyjątkiem kilku obiektów, nie występują dachy skośne, a prosperujące hale produkcyjne i inne obiekty magazynowe w większości posiadają dachy płaskie. Dlatego ograniczenie możliwości realizowania dachów wyłącznie w przedziale od 0 do 45 stopni nie jest zasadne. W projekcie planu określono elastycznie zapis umożliwiający dobór kąta nachylenia dachu według potrzeb inwestora – brzmi „kąt nachylenia połaci dachowej może być równy lub większy od 0°”.

Określenie wymiaru pionowego dla budynków i budowli jest w przedmiotowym terenie wystarczającym wskaźnikiem utrzymującym odpowiednie gabaryty nowo powstałych obiektów zarówno budowanych jak i przebudowywanych. W otoczeniu sporządzanego miejscowego planu nie istnieje potrzeba wyartykułowania liczby kondygnacji w celu ochrony waloru detalu architektonicznego, podkreślającego rozkład pięter w obiekcie.

W związku z dopuszczeniem nowego przebiegu drogi wewnętrznej 1KDW i placu wewnętrznego 1KDWPL nie można przyjąć w projekcie planu zaproponowanych w załączniku graficznym do uwagi nieprzekraczalnych linii zabudowy. Należy nadmienić, że poza strefą drogi wewnętrznej, nieprzekraczalne linie zabudowy obejmują maksymalną powierzchnię do wykorzystania pod zabudowę.

Dotyczy pkt 2

Obiekty usytuowane w pobliżu basenu portowego dawnej Stoczni Zacisze zostały wpisane pod koniec lat 80 do gminnej ewidencji zabytków, w której jasno określa się wartość historyczną zarówno budynków jak i budowli hydrotechnicznych. Obecnie Wrocław, poza portem rzeczny Kleczków, nie posiada tego typu akwenów zdolnych do obsługi floty żeglugi śródlądowej. W projekcie planu zaproponowano ochronę najważniejszych wartości historycznych takich jak: forma, artykulacja i sposób opracowania elewacji, detal architektoniczny oraz sposób zadaszenia.

Zaproponowany zapis, brzmiący: „w odniesieniu do obiektów wpisanych do ewidencji zabytków, znajdujących się na terenach 1AG i 1WS, zakres ochrony na etapie projektu budowlanego wymaga uzgodnienia z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków”, który miałby zastąpić ustalenia konserwatorskie w uzgodnionym projekcie planu, nie gwarantuje ochrony, jaką zastosowano. Zwracając uwagę na potrzebę modernizacji postoczniovych terenów zapisy planu uwzględniają możliwość rozbudowy obiektów w sposób zgodny z ochroną walorów historycznych, a także budowy nowych obiektów. Dlatego dla zagwarantowania ochrony zabytków ważnych dla gminy musi być jasno określony przedmiot ochrony, jako część zapisów konserwatorskich. Zapisy konserwatorskie zastosowane w projekcie planu zostały pozytywnie uzgodnione z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, co jest podstawą do możliwości dalszego procedowania planu.

Zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* przedmiotowy teren znajduje się w jednostce urbanistycznej C9 Kowale Ptasie, gdzie dominującym planowanym przeznaczeniem terenu są obszary przemysłowe AG. Oznacza to, że obszar ten pretenduje do rozwoju szerokiego pakietu funkcji z zakresu produkcji i różnorodnych usług. Tego

typu przeznaczenia w ramach swojej działalności są zazwyczaj uciążliwe dlatego zastosowano ograniczenie w dopuszczeniu obiektów hotelowych i edukacji do strefy wyłącznie usługowej, czyli dla terenów oznaczonych w projekcie planu symbolami 1U i 2U, wspierającej tereny aktywności gospodarczej, zlokalizowanej centralnie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej projektu planu.

Dodatkowo należy nadmienić, że potrzeba utrzymania na terenie 1AG funkcji stoczniowej i funkcji jej wspierających jest obecnie priorytetem realizowanym na podstawie uchwalonej polityki rzecznej w ramach Studium Wrocławia oraz zamierzeń ponadlokalnych w odniesieniu do roli, jaką ma pełnić Odra i miasto Wrocław w rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.

Warto nadmienić, że obszar objęty planem funkcjonuje w bezpośrednim sąsiedztwie Doliny Odry, która jest najważniejszym elementem Wrocławskiego Węzła Wodnego, jednego z największych systemów dróg wodnych na obszarze aglomeracji miejskich w Europie. Wrocławski fragment Odry jest strategicznym punktem na mapie europejskich szlaków wodnych i ma duży potencjał do rozwoju żeglugi śródlądowej.

Mając na uwadze wykorzystanie potencjału i wzmocnienie roli rzek w życiu miasta i jego mieszkańców celem projektu planu jest przede wszystkim utrzymanie obszaru basenu portowego jako akwenu wodnego, mającego swoje powiązanie z kanałem żeglownym rzeki Odry. Jednocześnie plan ma na celu wskazanie odpowiednich funkcji oraz ustalenie sposobu zabudowy i zagospodarowania terenu dawnej Stoczni rzecznej Zacisze, adekwatnie do jej miejsca i możliwości potencjalnego rozwoju.

Biorąc pod uwagę powyższe znaczenie obszaru opracowania dla żeglugi śródlądowej, na terenie 1AG wszelkie aktywności i funkcje dodatkowe poza związkiem z żeglugą śródlądową czyli *aktywność gospodarczą, biura, handel detaliczny małopowierzchniowy A, gastronomię, bazy budowlane i sprzętowe, magazyny i handel hurtowy dopuszcza się wyłącznie jako towarzyszące* funkcjom stoczniowym, czyli marinom, portom i przystaniom rzeczny, a standardy akustyczne wobec niedopuszczenia obiektów hotelowych i edukacji nie są zasadne.

W odniesieniu do zaproponowanych przez składającego uwagę funkcji komercyjnych, nie działających na rzecz przemysłu i obsługi stoczniowej żeglugi śródlądowej na Odrze, dwukrotne zwiększenie procentu powierzchni zabudowy oraz rysowanie rozległych nieprzekraczających linii zabudowy, spowodują utratę możliwości wskrzeszenia funkcji stoczniowych i zatarcie waloru historycznego obiektów wpisanych do ewidencji zabytków. Podobnie podwyższenie wskaźnika intensywności zabudowy z jednoczesnym obniżeniem procentu powierzchni terenu biologicznie czynnego stanowić będzie degradację potencjału jaki drzemie w rzecznej infrastrukturze technicznej tego miejsca. Dotyczy to zarówno zmian na terenie 1AG jak i 1WS. Dodatkowo powyższe zabiegi na terenie 1WS spowodują utratę całkowitą waloru przyrodniczego w postaci usunięcia enklawy drzew i zieleni na cyplu przy basenie portowym, który plan miejscowy zamierza chronić. Nieuzasadnione jest również podwyższenie wysokości zabudowy w strefie cypla do 18 m ze względu na niewielki obszar możliwy do zabudowania.

Cypel basenu portowego stanowi idealne miejsce dla potencjalnej wieży widokowej w rozumieniu rekreacji jak i kontroli ruchu żeglugi śródlądowej, nie jest więc zasadne usunięcie tego przeznaczenia dla terenu 1WS.

Zgodnie z ideą inwestora zaprezentowaną w załączniku do uwagi zasypanie ponad połowy powierzchni basenu portowego w celu uzyskania około 13 tysięcy m² powierzchni pod zabudowę wraz z unicestwieniem historycznego suchego doku oraz pochylni nie jest akceptowane ze względu na cenny potencjał portu remontowego i wartości historycznej dawnej Stoczni Zacisze. Warto dodać, że takim działaniem likwiduje się również potencjał zatoki, jako basenu portowego z regulowanym, zapewnionym, odpowiednim poziomem głębokości wód, który jest nieoceniony dla żeglugi śródlądowej, zwłaszcza w pobliżu kanału żeglugowego.

Ustalony korytarz usytuowania ciągu pieszo-rowerowego o szerokości co najmniej 5 m, jest odzwierciedleniem szerokości nadodrzańskich tras pieszo-rowerowych oraz zaleceń zawartych w polityce rzecznej w ramach Studium Wrocławia. Stanowi ważne powiązanie pieszo-rowerowe

z sąsiednimi terenami, a dzięki takiemu zapisowi gwarantowana jest ciągłość przemieszczania się. Zagwarantowanie ogólnodostępności zgodnie z obecnymi warunkami prawnymi na terenach prywatnych jest nieosiągalne bez wyznaczenia celu publicznego, dlatego też decyzję co do ogólnodostępności pozostawia się w rękach właściciela.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców, na prośbę podmiotów działających w obszarze planu, uzupełniono listę dopuszczonych przeznaczeń terenu, w obrębie terenu 1AG, o przeznaczenia: obsługa pojazdów i naprawa pojazdów, w celu umożliwienia przyszłych realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Ponadto, biorąc pod uwagę ogromny potencjał przedmiotowego obszaru dla rozwoju funkcji związanych z żeglugą śródlądową, zdecydowano o poszerzeniu pakietu funkcji portowych oraz zwiększeniu terenów inwestycyjnych na terenie 3AGU dla ich rozwoju.

Biorąc powyższe pod uwagę w przedmiotowym planie przyjęto rozwiązania uwzględniające wszelkie wymagania planowania przestrzennego, w tym ładu przestrzennego, ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, ochrony zdrowia, walory ekonomiczne przestrzeni, prawo własności, potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, także wnioski wynikające z analiz: ekonomicznej, środowiskowej i społecznej.

Plan jest zgodny z wynikami analizy „Ocena aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego” przyjętej uchwałą nr LV/1290/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 kwietnia 2018 r. (Biuletyn Urzędowy RMW z 2018 r. poz. 126).

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

Plan sporządzony został zgodnie z wymaganą procedurą formalno-prawną, określoną w art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1945 z późn. zm.¹⁾), przy jednoczesnym zachowaniu jawności i przejrzystości procedur planistycznych.

Plan nie zawiera danych prawnie chronionych.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 60, 235, 730, 1524, 1696 i 1716.