Wniosek o zachowanie projektu Trasy Świdnickiej

TS 7582

Pismo dotyczące aktu planowania przestrzennego

1. ORGAN, DO KTÓREGO JEST SKŁADANE PISMO

Nazwa: Prezydent Wrocławia - Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miejskiego Wrocławia,
ul. Świdnicka 53,50-030 Wrocław

PREZYDENT MIASTA WROCŁAWIA
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
wpł. 02-08-2024
L.dz. 301666 podpis

2. RODZAJ PISMA[1)]

☒ 2.1. wniosek do projektu aktu

☒ 2.2. uwaga do konsultowanego projektu aktu[2)]

☐ 2.3. wniosek o zmianę aktu[3)]

☐ 2.4. wniosek o sporządzenie aktu[3)]

3. RODZAJ AKTU PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO[1)]

PP/4470675

☒ 3.1. plan ogólny gminy

☐ 3.2. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w tym zintegrowany plan inwestycyj miejscowy plan rewitalizacji

☐ 3.3. uchwała ustalająca zasady i warunki sytuowania obiektów małej architektury, tablic rekla i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabaryty, standardy jakościowe oraz rodzaje materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane

☐ 3.4. audyt krajobrazowy

☐ 3.5. plan zagospodarowania przestrzennego województwa

4. DANE SKŁADAJĄCEGO PISMO[4)]

5. ADRES DO KORESPONDENCJI SKŁADAJĄCEGO PISMO[4)]

6. DANE PEŁNOMOCNIKA[4)]

(Nieobowiązkowo)

☐ pełnomocnik ☐ pełnomocnik do doręczeń

Imię i nazwisko: .....

Kraj: ..... Województwo: .....

Powiat: ..... Gmina: .....

Ulica: ..... Nr domu: ..... Nr lokalu: .....

Miejscowość: ..... Kod pocztowy: .....

E-mail (w przypadku gdy pełnomocnik posiada adres e-mail): .....

Nr tel. (nieobowiązkowo): .....

Adres skrytki ePUAP lub adres do doręczeń elektronicznych[5)]: .....

7. TREŚĆ PISMA

7.1. Treść[6] pozostawienie
~~Zwracam się z wnioskiem o wykreślenie z~~ Planu Ogólnego drogi oznaczonej w Studium z 2018 jako Trasa Swojczycka (symbol G8). ~~Budowa tej drogi będzie się wiązać z szeregiem negatywnych następstw~~:
~~* Odcięcie wrocławian od doliny Widawy: wartościowego terenu zielonego, miejsca spędzania wolnego czasu przez mieszkańców sąsiadujących z nią osiedli~~
~~* Pozbawienie tego terenu walorów rekreacyjnego (nie ma rekreacji spacerując przy drodze klasy G)~~
~~* Ingerencja w obszar cenny przyrodniczo, istotny również z punktu widzenia retencji~~
~~* Wprowadzenie do miasta potoku samochodów, a więc spalin, korków i ryzyka kolizji~~

~~Korzyści z budowy tej drogi są niedostrzegalne dla mieszkańców Wrocławia, a jedynie dla mieszkańców miejscowości ościennych (Dobrzykowice, Nadolice, Chrząstawa, Kamieniec itd). którzy zyskają nieco szybszy dojazd do miasta, gdzie również przyczynią się do wzrostu zwiększenia korków i zapotrzebowania na miejsca parkingowe.~~

~~Zamiast budowy tej drogi należy rozwijać transport szynowy w oparciu o linię kolejową 292 natomiast obwodnicę Kowal przeprowadzić poprzez łącznik Kwidzyńska-Kowalska, oraz ulicę Kwidzyńską. Ciężki ruch natomiast należy skierować na Wschodnią Obwodnicę Wrocławia.~~

Rada Osiedla Kowale pominęła konsultacje społeczne w tym temacie i przygotowała gotowy wniosek z którym się niezgadzam!
Popieram projekt miasta: budowę trasy Swojczyckiej
Popieram też budowę Alei Północnej. Trasy te stanowią jeden ciąg komunikacyjny który odblokuje Wrocław!

7.2. (Nieobowiązkowo). W przypadku wypełnienia, należy uzupełnić każdą z kolumn tabeli.

Szczegółowe informacje dotyczące treści pisma w odniesieniu do działek ewidencyjnych:

Lp.	7.2.1. Nazwa aktu planowania przestrzennego	7.2.2. Identyfikator działki lub działek ewidencyjnych	7.2.3. Czy teren objęty pismem obejmuje całość działki lub działek ewidencyjnych[7]	7.2.4. Treść[6]
1		NOWA to	☐ tak ☐ nie WYCISZENIE OSIEDLI I OCHRONA LUDZI PRZED	Trasa Swojczycka może mieć zbawienny wpływ na lokalne problemy mieszkańców Swojczyc, Wojnowa, Kowal i oddala hałas od zabudowań zwłaszcza jest ratunkiem dla Kowal. Odciąży ona ulicę Kowalską od przeciążenia ruchem. A jest to naczelny problem w tej okolicy. TRASA SWOJCZYCKA

7.3. (Nieobowiązkowo). W przypadku wypełnienia, należy uzupełnić każdą z kolumn tabeli.

Szczegółowe informacje dotyczące działek ewidencyjnych oraz niektórych parametrów – w przypadku zaznaczenia w pkt 2: wniosku do projektu aktu (pkt 2.1), uwagi do konsultowanego projektu aktu (pkt 2.2) lub wniosku o zmianę aktu (pkt 2.3) oraz w pkt 3: planu ogólnego gminy (pkt 3.1) lub miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym zintegrowanego planu inwestycyjnego lub miejscowego planu rewitalizacji (pkt 3.2):

Lp.	7.3.1. Nazwa planu ogólnego gminy lub miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	7.3.2. Identyfikator działki lub działek ewidencyjnych	7.3.3. Czy teren objęty pismem obejmuje całość działki lub działek ewidencyjnych[7)]	7.3.4. Nazwa lub nazwy klasy przeznaczenia terenu (albo symbol lub symbole klasy przeznaczenia terenu)[8)]	7.3.5. Maksymalny udział powierzchni zabudowy [%]	7.3.6. Maksymalna wysokość zabudowy [m]	7.3.7. Minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej [%]
1			☐ tak ☐ nie				

8. OŚWIADCZENIE W SPRAWIE KORESPONDENCJI ELEKTRONICZNEJ

☐ Wyrażam zgodę ☐ Nie wyrażam zgody

na doręczanie korespondencji w niniejszej sprawie za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344).

9. ZAŁĄCZNIKI

☐ Pełnomocnictwo do reprezentowania składającego pismo lub pełnomocnictwo do doręczeń (zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111)) – jeżeli składający pismo działa przez pełnomocnika.

☐ Potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej od pełnomocnictwa – jeżeli obowiązek uiszczenia takiej opłaty wynika z ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

☐ (Nieobowiązkowo). Określenie granic terenu w formie graficznej w przypadku wskazania terenu objętego pismem jako części działki ewidencyjnej lub działek ewidencyjnych.

☐ (Nieobowiązkowo). Inne załączniki – w przypadku zaznaczenia pola należy podać nazwy załączników.[9)]
.....

10. PODPIS SKŁADAJĄCEGO PISMO (PEŁNOMOCNIKA) I DATA PODPISU

Podpis powinien być czytelny. Podpis i datę podpisu umieszcza się w przypadku składania pisma w postaci papierowej.

Podpis: ..... [redacted] ..... Data: 31.07.2024

[1] Można zaznaczyć więcej niż jedno pole. W ramach jednego pisma można wybrać tylko te akty, w przypadku których pismo będzie wysyłane do tego samego organu wskazanego w pkt 1. W przypadku gdy treść wniosku lub uwagi związana jest z dokumentem powiązanym z aktem planowania przestrzennego (np. sporządzanej w toku procedowania aktu, w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, prognozy oddziaływania na środowisko), należy w pkt 3 wybrać rodzaj aktu planowania przestrzennego, którego ten dokument dotyczy, po czym wprowadzić treść wniosku lub uwagi w pkt 7.1 lub 7.2.

[2] Nie dotyczy planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

[3] Nie dotyczy planu zagospodarowania przestrzennego województwa i audytu krajobrazowego.

[4] W pkt 4 należy podać adres zamieszkania albo siedziby składającego pismo. W przypadku wypełnienia pkt 5 podaje się adres do korespondencji składającego pismo, jeżeli jest inny niż adres podany w pkt 4. W przypadku wypełnienia pkt 6 podaje się adres zamieszkania albo siedziby pełnomocnika. W przypadku większej liczby składających pismo lub pełnomocników dane kolejnych składających pismo lub pełnomocników dodaje się w formularzu albo zamieszcza na osobnych stronach i dołącza do formularza.

[5] Adres skrytki ePUAP lub adres do doręczeń elektronicznych wskazuje się w przypadku wyrażenia zgody na doręczanie korespondencji za pomocą środków komunikacji elektronicznej, z zastrzeżeniem przypadków, w których organ, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 285, z późn. zm.), ma obowiązek doręczenia korespondencji na adres do doręczeń elektronicznych.

[6] Maksymalna liczba znaków w pkt 7.1 wynosi 1000, natomiast w przypadku pkt 7.2.4 wartość ta odnosi się do pojedynczego wiersza. W przypadku potrzeby dodatkowego uzasadnienia, które wykracza poza wskazany limit znaków, uzasadnienie zamieszcza się na osobnych stronach i dołącza do formularza. W przypadku większej liczby wierszy w pkt 7.2.4 kolejne wiersze dodaje się w formularzu albo zamieszcza na osobnych stronach i dołącza do formularza.

[7] W przypadku zaznaczenia pola „nie" (wskazania terenu objętego pismem jako części działki ewidencyjnej lub działek ewidencyjnych) można dodać załącznik z określeniem granic terenu w formie graficznej.

[8] Podaje się nazwę lub symbol klasy przeznaczenia terenu zgodnie ze standardami określonymi w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977, z późn. zm.).

[9] W przypadku dołączenia do pisma załączników zawierających dane osobowe, inne niż wymienione w pkt 4, 5 i 6, załączniki te należy zanonimizować, tj. ukryć dane osobowe.

INFORMACJE DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Administrator danych

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Prezydent Wrocławia. Może się Pani/Pan z nim skontaktować w następujący sposób:

- listownie na adres: Prezydent Wrocławia, Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław,
- przez e-mail: wpl@um.wroc.pl,
- telefonicznie: +48 71 777 73 25, +48 71 777 86 60.

Cele przetwarzania danych

Będziemy przetwarzać Pani/Pana dane osobowe w celu realizacji sprawy związanej ze złożonym przez Panią/Pana wnioskiem.

Podstawy prawne przetwarzania

Będziemy przetwarzać Pani/Pana dane osobowe na podstawie:

- ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego.

Okres przechowywania danych

Będziemy przechowywać Pani/Pana dane przez 25 lat od stycznia kolejnego roku po zakończeniu sprawy, której wniosek dotyczy. Następnie zostaną przekazane do Archiwum Państwowego we Wrocławiu, gdzie będą przetwarzane wieczyście.

Odbiorcy danych

Będziemy przekazywać Pani/Pana dane osobowe podmiotom upoważnionym na podstawie przepisów prawa. Dodatkowe dane mogą być dostępne dla usługodawców wykonujących zadania na zlecenie Administratora w ramach świadczenia usług serwisu, rozwoju i utrzymania systemów informatycznych.

Prawa związane z przetwarzaniem danych osobowych

Przysługują Pani/Panu następujące prawa związane z przetwarzaniem danych osobowych:

- prawo dostępu do Pani/Pana danych osobowych,
- prawo żądania sprostowania Pani/Pana danych osobowych,
- prawo żądania ograniczenia przetwarzania Pani/Pana danych osobowych.

Aby skorzystać z powyższych praw, musi Pani/Pan skontaktować się z Administratorem danych (dane kontaktowe powyżej) lub Inspektorem Ochrony Danych (dane kontaktowe poniżej).

Inspektor Ochrony Danych

W Urzędzie wyznaczony został Inspektor Ochrony Danych – Sebastian Sobecki. Jest to osoba, z którą można się kontaktować w sprawach dotyczących przetwarzania Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z przysługujących Pani/Panu praw związanych z przetwarzaniem danych.

Z Inspektorem można kontaktować się w następujący sposób:

- listownie na adres: ul. G. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław
- przez e-mail: iod@um.wroc.pl,
- telefonicznie: 71 777 77 24.

Prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego

Przysługuje Pani/Panu także prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego zajmującego się ochroną danych osobowych, tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa.

Powyższą informację otrzymał/a Pani/Pan w związku z obowiązkami określonymi w art. 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 4 maja 2016 r. L 119/1).

ZAŁĄCZNIK DO WNIOSKU PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

WYCIĄG Z PROGRAMU BADAŃ NAD HAŁASEM W MIEŚCIE - WROCŁAW -

- planowanie struktur urbanistycznych jako wielofunkcyjnych pozwalających na realizację potrzeb mieszkańców bez konieczności przemieszczania się na duże odległości,
- stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym,
- stymulowanie koncentracji miejsc pracy, nauki i usług w sąsiedztwie tras komunikacji zbiorowej,
- kształtowanie istniejących oraz planowanie nowych struktur miejskich w sposób zapewniający dobrą dostępność transportu zbiorowego oraz przyjazny pieszym, rowerzystom i osobom o ograniczonej sprawności,
- ochronę rezerw dla elementów układu transportowego wyznaczonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia,
- kształtowanie wnętrz urbanistycznych ulic w sposób zapewniający wysoką jakość kompozycji przestrzennej oraz chroniący walory ich otoczenia,
- kształtowanie elementów układu transportowego oraz terenów sąsiadujących w sposób minimalizujący konieczność stosowania technicznych elementów ochrony akustycznej,
- rezerwowanie w planach miejscowych terenów na elementy systemu transportowego, w szczególności ulice, trasy tramwajowe i rowerowe, węzły integracyjne, parkingi Park&Ride (Parkuj i Jedź) i parkingi rowerowe oraz mariny,
- wprowadzanie w planach miejscowych oraz w decyzjach budowlanych wymogów dotyczących parkowania samochodów i rowerów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta.

W obszarze **kształtowania zrównoważonej mobilności** za najistotniejsze środki realizacji celów przyjęto:

- tworzenie warunków przestrzennych, społecznych i gospodarczych sprzyjających zmniejszaniu długości podróży, wyboru przyjaznego środowisku środka transportu lub realizowania podróży poza godzinami szczytu,
- kreowanie podziału zadań przewozowych zwiększającego udział podróży pieszych, rowerowych i transportem zbiorowym w stosunku do podróży samochodem,
- zachęcanie do odbywania podróży w mieście środkami transportu niesamochodowego,
- wprowadzanie atrakcyjnych form edukacji przedszkolnej i szkolnej o dobrych zachowaniach komunikacyjnych przyjaznych człowiekowi, miastu i środowisku,
- promowanie, szczególnie wśród dzieci i młodzieży, zachowań komunikacyjnych, zgodnych z ideą zrównoważonego transportu,
- zachęcanie firm zatrudniających wielu pracowników oraz szkoły i uczelnie, a także jednostki administracji publicznej do tworzenia własnych planów mobilności wskazujących optymalne sposoby dojazdu do pracy czy szkoły z korzyścią dla samego podróżującego oraz dla całego miasta,
- wspieranie firm, organizacji i instytucji działających zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności,
- inicjowanie lub wspieranie wydarzeń publicznych mających na celu pokazanie korzyści płynących z prowadzenia polityki zrównoważonej mobilności,
- informowanie mieszkańców o pozytywnym wpływie na zdrowie i jakość życia ekologicznych środków transportu,
- informowanie o skutkach niekontrolowanego rozwoju motoryzacji dla zdrowia mieszkańców i jakości środowiska przyrodniczego,
- inspirowanie mieszkańców do przyjaznych zachowań komunikacyjnych, zgodnych ze zrównoważoną mobilnością, a polegających na, bardziej świadomym niż wymuszonym, ograniczaniem się z korzystania z samochodu osobowego w podróżach w mieście.

W obszarze **transportu zbiorowego** za najistotniejsze środki realizacji celów przyjęto:

- zapewnienie spójności funkcjonalnej, przestrzennej, informacyjnej i organizacyjnej systemu transportu zbiorowego na poziomie miejskim, aglomeracyjnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- wspomaganie rozwoju aglomeracyjnych i regionalnych systemów transportu zbiorowego,
- kreowanie priorytetu transportu zbiorowego,
- zintegrowanie funkcjonalne i przestrzenne transportu zbiorowego z systemem transportu rowerowego i samochodowego, w szczególności w zakresie stworzenia systemu parkingów Park&Ride (Parkuj i Jedź) i Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),

WYCIĄG Z PROGRAMU BADAŃ NAD HAŁASEM W MIEŚCIE – WROCŁAW –

4.4. Identyfikacja i kwalifikacja obszarów objętych Programem

Obszary objęte niniejszym Programem sklasyfikowane zostały w 3 etapach:

1. Klasyfikacja w oparciu o mapy terenów zagrożonych hałasem oraz mapy rozkładu wskaźnika M:
   a) identyfikacja obszaru objętego niniejszym Programem, tj. wszystkich obszarów, na których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu,
   b) identyfikacja obszarów narażonych, tj. obszarów na których sumaryczna wartość wskaźnika $M \geq 10$,
   c) kwalifikacja obszarów pod kątem terminu realizacji działań krótkookresowych przy uwzględnieniu wielkości sumarycznej wartości wskaźnika M (zgodnie z celami przedstawionymi w rozdziale 4.2) oraz możliwości zapewnienia finansowania poszczególnych działań.
2. Przeprowadzenie analizy pod kątem technicznych możliwości redukcji hałasu (rozdz. 4.5 i 4.6).
3. Przeprowadzenie analizy efektywności akustycznej oraz ekonomicznej poszczególnych działań, kosztochłonności przedsięwzięcia i wskaźnika korzyści społecznej (zgodnie z zależnościami przedstawionymi w rozdziale 4.1.3).

4.5. Dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

W niniejszym rozdziale wymieniono i scharakteryzowano metody redukcji hałasu, możliwe do zastosowania dla poszczególnych źródeł hałasu. Należy pamiętać, że zastosowanie poszczególnych metod jest ograniczone. Wybór i celowość zastosowania danego rozwiązania przeciwhałasowego uzależniona jest m.in. od:

- wielkości przekroczenia wartości dopuszczalnej,
- lokalizacji obserwatora względem źródła hałasu,
- możliwości technicznych i względów bezpieczeństwa przy realizacji rozwiązania,
- rodzaju źródła emisji hałasu
- opinii mieszkańców.

Głównym celem Programów ochrony środowiska przed hałasem jest ograniczanie hałasu „u źródła" bądź na „drodze jego propagacji", przy wykorzystaniu zestawu dostępnych środków technicznych. Należy zaznaczyć, iż najefektywniejszą formą redukcji hałasu komunikacyjnego zarówno pod względem ekonomicznym jak i skuteczności stanowi eliminacja hałasu „u źródła". W przypadku redukcji hałasu na drodze propagacji uzyskiwany jest jedynie efekt „maskowania" hałasu (np. przy stosowaniu ekranów akustycznych), bez likwidacji źródeł jego generowania.

4.5.1. Metody redukcji hałasu drogowego

Czynnikami wpływającymi na wielkość emisji hałasu drogowego są:

- rodzaj i stan techniczny nawierzchni;
- natężenie oraz struktura ruchu (udział pojazdów ciężkich);
- prędkość pojazdów;
- płynność ruchu;
- nachylenie drogi;
- stan techniczny pojazdów;
- lokalizacja sygnalizacji świetlnej.

Do głównych metod redukcji hałasu drogowego zalicza się:

- metody redukcji hałasu „u źródła":
  - zmniejszenie prędkości ruchu;
  - zmniejszenie natężenia ruchu;