

Wrocław, 10.02.2009 r.

Prezydent Wrocławia
Urząd Miejski Wrocławia
Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław

Uwagi do projektu zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia

Zgodnie z art. 11. pkt 11. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.), wnoszę do wyżej wymienionego projektu zmiany studium następujące uwagi:

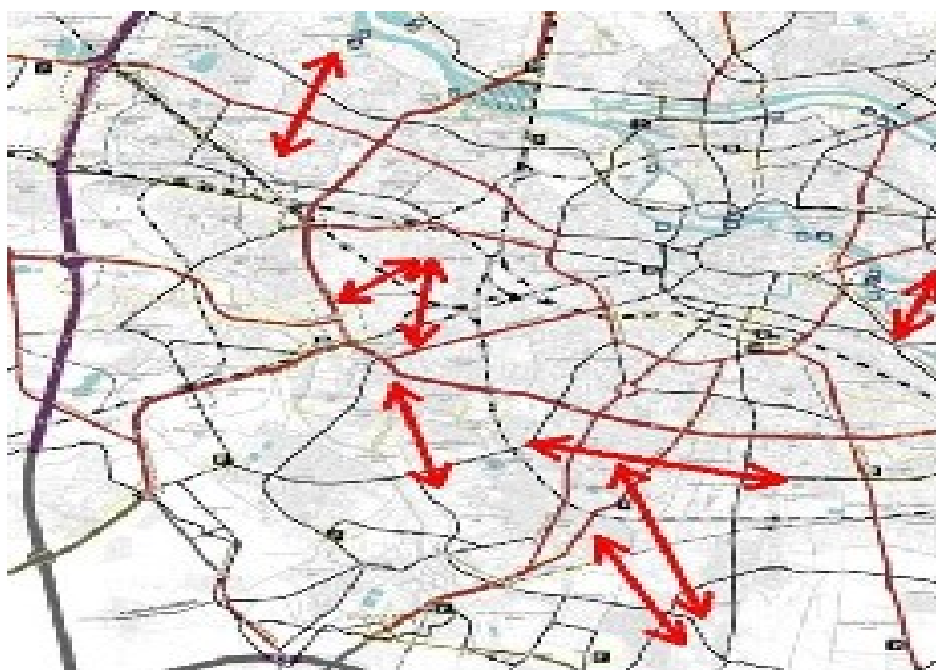
Wybrane obszary miasta

- 1) w obszarze centrum miasta ograniczonym *Obwodnicą Śródmiejską*:
 - a) przyjąć, że co najmniej 50% podróży będzie się odbywać przy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej, a prognoza ruchu w wytycznych do budowy i przebudowy ulic winna uwzględniać ten wskaźnik;
 - b) uznać 2 × 2 jako maksymalny przekrój ulic, z enumeratywnie wym. wyjątkami (konkretne odcinki ulic) dla dopuszczenia przekroju 2 × 3;
 - c) zakazać sytuowania wiaduktów i estakad z wyjątkiem przekraczania linii kolejowych;
- 2) w obszarze centrum miasta ograniczonym *Śródmiejską Trasą Południową i Kanalem Miejskim*:
 - a) zakazać wiaduktów i estakad, w tym w ciągu *ŚTP*;
 - d) przyjąć, że co najmniej 70% podróży będzie się odbywać przy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej, a prognoza ruchu w wytycznych do budowy i przebudowy ulic winna uwzględniać ten wskaźnik;
 - b) przyjąć, że przejścia dla pieszych będą wyłącznie naziemne, na każdym wlocie skrzyżowania, z zaleceniem sytuowania nie rzadziej niż co 150 metrów;
 - c) ograniczyć szerokość pasów jezdni do max. 3,0 metrów, gdyż szersze jezdnie wymagane są wyłącznie przez autobusy przegubowe (a ich kursowanie w obszarze zostanie znacznie zredukowane) oraz ciężki ruch tranzytowy (a ten zostanie wyeliminowany);
- 3) w obszarze centrum miasta ograniczonym *fosą miejską i Odrą*:
 - a) zakazać parkingów 3D wewnątrz obszaru i w ciągu fosi miejskiej i Odry;
 - b) uznać obszar jako strefę ruchu uspokojonego, z wymogiem stosowania nowoczesnych technik uspokajania ruchu, takich jak: zmienne osie jezdni, shared space, drzewa i mała architektura w jezdni;

- c) zakazać wjazdu dla pojazdów nie spełniających normy emisji spalin EURO3;
- d) uznać obszar jako strefę priorytetu osi widokowych i ruchu pieszo-rowerowego wobec wyznaczenia miejsc dla lokalizacji lamp ulicznych, słupów trakcji tramwajowych oraz innych obiektów mocowanych do elewacji budynków i do gruntu, w tym dopuszczenia montażu lamp i słupów na gruncie wyłącznie w sytuacji, gdy znaczna odległość do budynków uniemożliwia wykorzystanie ich elewacji;
- e) przyjąć, że ulice mogą mieć co najwyżej klasę lokalną;
- f) ustalić maksymalny wskaźnik parkingowy: 0,5 miejsca postojowe na mieszkanie do 100 m², 1 miejsce postojowe dla mieszkań powyżej 100 m², 1 miejsce postojowe na 10 miejsc pracy w biurze;

Infrastruktura drogowa

- 4) określić maksymalną liczbę pasów ruchu na poszczególnych drogach klasy głównej ruchu przyspieszonego, głównej i zbiorczej, w tym maksymalną liczbę pasów ruchu w rejonie skrzyżowań oraz zalecany w wytycznych do projektowania *Poziom Swobody Ruchu* jako maksymalny – *Trzeci*.
- 5) określić wymagany lub zalecany przekrój dróg ww. klas, tj. jako uzupełnienie (obecnie dotyczy klas lokalnej i dojazdowej) *Zarządzenia nr 1749/07 Prezydenta Wrocławia z dnia 17.09.2007r. w sprawie zasad i trybu opracowywania koncepcji drogowych oraz wprowadzenia Katalogu przekrojów ulic wraz ze strefowaniem podziemnej infrastruktury technicznej, dla ulic wyznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;*
<http://uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=1749/07>
- 6) ekrany akustyczne chroniące przed hałasem drogowym, przy uwzględnieniu *Programu ochrony przed hałasem dla miasta Wrocławia (uchwała nr XXXII/1090/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19.03.2009r.);*
<http://uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XXXII/1090/09>
 - a) przyjąć ustalenia, które wpłyną na wyeliminowanie możliwości lokalizowania ekranów wzdłuż nowych budynków mieszkalnych;
 - b) przyjąć ustalenia, które wpłyną na ograniczenie możliwości lokalizowania ekranów wzdłuż istniejących budynków mieszkalnych;
 - c) wyznaczyć obszary, na których nie dopuszcza się ekranów, w tym obszar centrum miasta ograniczony Obwodnicą Śródmiejską;
 - d) wyznaczyć obszar, na którym dopuszcza się ekrany, z określeniem wymaganej lub zalecanej maksymalnej wysokości;
 - e) sytuowanie zieleni wysokiej wzdłuż ekranów akustycznych, chyba, że nie jest to możliwe ze względu na wymóg zachowania właściwej odległości między ekranami a budynkami;
- 7) wyznaczyć korytarz komunikacyjny pomiędzy ulicami Grabiszyńską a NowoPaczkowską w osi ulic: Sucha – Swobodna – Owsiana, jako droga co najmniej klasy zbiorczej (tunel pod węzłem przesiadkowym);
- 8) wyznaczyć korytarz komunikacyjny pomiędzy ulicami Stanisława Małachowskiego, a Krakowską, jako droga klasy zbiorczej;
- 9) wyznaczyć korytarze komunikacyjne jako drogi klasy zbiorczej pomiędzy osiedlami: Gaj przy Wzgórzu – Borek, Krzyki Jednorodzinne – Ołtaszyn (Wojszyce), Borek – Ołtaszyn (Wojszyce), Krzyki nad Ślężą – Grabiszyn Jednorodzinny, Kosmonautów – Kozanów, Grabiszyn Fabryczny – Grabiszyn Kameralny, Grabiszyn Kameralny – Muchobór Mały Komercyjny, Plac Grunwaldzki – Przedmieście Oławskie;



10) wyznaczyć korytarze komunikacyjne dla:

- a) *Trasa Świebodzka* – od placu Orłąt Lwowskich biegnąca równoległe do linii kolejowej 274, poprzez tereny Paławag, do skrzyżowania z ulicą Klecińską i dalej łącząca się z Trasą Czeską – jako przedłużenie Trasy Czeskiej i alternatywa dla ulicy Grabiszyńskiej. Trasa ta dzięki połączeniu z Trasą Czeską doskonale skomunikuje centrum miasta z obszarem Węzła Bielańskiego, z terenami przyszłej zabudowy miejskiej na obecnych ogródków działkowych położonych po obu stronach ulicy Klecińskiej, a także dzięki przedłużeniu Trasy Muchoborskiej od ulicy Klecińskiej do Trasy Świebodzkiej komunikującej centrum miasta również z lotniskiem;
- b) *Trasa Nabycińska* – będąca przedłużeniem Trasy Świebodzkiej w kierunku północnym: od ulicy Nabycińskiej przecinając plac Solidarności, ulicę Długą i komunikując Kępę Mieszczańską – mostem przez Odrę – do placu Strzeleckiego, jako alternatywa dla zatłoczonej ulicy Podwale, komunikując tym samym centrum miasta z północnym obszarem miasta;



- 11) wyznaczyć korytarz komunikacyjny pomiędzy ulicami Robotniczą i Legnicką, po zachodniej stronie dworca Mikołajów jako ulicę klasy zbiorczej;
- 12) obniżyć klasę ulicy Solskiego ze zbiorczej na lokalną;
- 13) wyznaczyć korytarz komunikacyjny jako drogę klasy zbiorczej po zachodniej stronie osiedla Oporów – łącznika ulicy Grabiszyńskiej z ulicą Ibn Siny Avicenny;



- 14) określić maksymalny, nieprzekraczalny limit pojazdów na godzinę, jaki należy zakładać dla danego przekroju ulicy przy projektowaniu układu komunikacyjnego w całym mieście zarówno przy ulicach istniejących jak i planowanych – a celem jest niedopuszczenie w przyszłości (w konsekwencji braku takiej decyzji decyzji) do: przekraczania norm hałasu, przekraczania norm zanieczyszczeń powietrza, generowanie korków, niszczenie układu urbanistycznego miasta poprzez projektowanie „autostrad przez osiedla” i przerywanie dotychczasowych ulic, poprzez rezygnację ze skrzyżowań ze względu na wysokie klasy projektowanych ulic, które wynikają ze znacznego, zakładanego obciążenia ruchem;
- 15) wyznaczyć korytarz komunikacyjny jako ulica klasy zbiorczej pomiędzy ulicami klasy zbiorczej: Nowowiejską a Wybrzeżem Józefa Conrada-Korzeniowskiego - przez dawne tereny ZNTK;



- 16) wprowadzić zakaz przerywania i zaburzania przez projektowane nowe trasy komunikacyjne istniejących ciągów ulicznych, w szczególności w obszarze centrum miasta ograniczonym *Obwodnicą Śródmiejską* (dla przykładu: projektowana ŚTP może spowodować przerwanie ulic: Komandorskiej, Zielińskiego, Lwowskiej, Lubuskiej, Tęczowej, Braniborskiej (Strzegomskiej) oraz odcięcie ulicy Poznańskiej);
- 17) wprowadzić zakaz dla bezpośredniego powiązania drogowego między Trasą Muchoborską a ulicą Trawową; Przyjąć ustalenia, które w perspektywie ograniczą (obecnie o tendencji wzrostowej) potoki samochodów na ulicy Mińskiej i Strzegomskiej ze źródłem w Smolcu i w sąsiednich wsiach (komunikacja indywidualna);

Infrastruktura techniczna

Uwzględniono informację z Wydziału Inżynierii Miejskiej ze stycznia br. o braku prac w zakresie aktualizacji *Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe* (uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr XXXI/2275/04 z dnia 09.12.2004r.),

<http://uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XXXI/2275/04>,

a także priorytety racjonalizacji gospodarki energetycznej zawarte w *Zasadach polityki ekologicznej Wrocławia* (uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr LII/813/98 z dnia 05.06.1998r.)

<http://uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=LII/813/98>

- 18) określić politykę miasta w odniesieniu do odnawialnych źródeł energii, w tym:
 - a) uwzględnić *Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE* z dnia 23.04.2009r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych,
 - b) określić metody (działania) służące osiągnięciu progu 15% wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w 2015r.,
 - c) wyznaczyć sposoby promocji lokalnego wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w celu osiągnięcia następujących progów wynikających z prognozy Ministerstwa Gospodarki, będącej realizacją zobowiązania wynikającego z art. 4 ust. 3 *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE* z dnia 23.04.2009r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (źródło: http://www.mg.gov.pl/Gospodarka/Energetyka/Prognoza+dyrektywa+2009_28_WE.htm)
 - rok 2011 – 8,76% energii pochodzącej z OZE,
 - rok 2015 – 10,71% energii pochodzącej z OZE,
 - rok 2020 – 15% energii pochodzącej z OZE;
- 19) określić zasady dostarczania energii ciepłej do obszarów pozostających poza planowanym zasilaniem (rys. 16 Studium);
- 20) wzmocnić znaczenie lokalnych wytwórców energii ciepłej o maksymalnej mocy produkcyjnej 30 MWt poprzez przyłączenie ich do miejskiej sieci ciepłowniczej;
- 21) odstąpić od planowanej budowy elektrociepłowni zlokalizowanej w północno-zachodniej części miasta na rzecz budowy kilku mniejszych (o maksymalnej mocy cieplnej do 50 MWt) wykorzystujących OZE w postaci biomasy, biopaliw i gazu ziemnego w stopniu i o parametrach określonych w *Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE* z dnia 23.04.2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, w celu zmniejszenia poziomu CO₂ oraz zwiększenia ilości energii pochodzącej z OZE;
- 22) określić zasady służące maksymalnemu wykorzystaniu rezerw energii ciepłej oraz w zakresie zmniejszenia strat energii ciepłej:
 - a) wyznaczyć sposoby wykorzystania rezerwy energii ciepłej w celu zmniejszenia kosztów przesyłu oraz produkcji energii ciepłej poprzez intensyfikację odbioru ciepła w Centrum Miasta oraz w Śródmieściu;
 - b) wprowadzić system rewitalizacji śródmiejskiej tkanki mieszkaniowej w postaci projektu Renowacji Ekologicznej poprzez zastosowanie nowoczesnych technologii, uwzględniających zagadnienia

ekologiczne, szczególnie w aspekcie sposobu ogrzewania oraz oszczędności energii i wody;

- c) wyznaczyć sposoby zwiększenia wydajności centralnego ogrzewania oraz zmniejszenia strat ciepła w modernizowanej tkance mieszkaniowej na obszarze Centrum Miasta oraz w Śródmieściu poprzez odpowiednią izolację termiczną remontowanych budynków oraz instalację (lub wymianę istniejących) nowoczesnych systemów centralnego ogrzewania;
- d) wyznaczyć sposoby zwiększenia wydajności oraz zmniejszenia strat ciepła w sieci poprzez jej stopniową modernizację;

Infrastruktura społeczna

- 23) wyznaczyć dopuszczalne lub proponowane lokalizacje niektórych niedrogowych inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym, a mianowicie: przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjów;
- 24) dla terenów zabudowy mieszkaniowej ustalić wskaźniki przy spełnieniu których dopuszczalna będzie realizacja nowych inwestycji (uchwalania nowych planów miejscowych), w szczególności: właściwej wielkości i liczby placów zabaw dla dzieci w różnym wieku, maksymalnej odległości do przedszkoli, szkół i gimnazjów oraz placówek podstawowej opieki zdrowotnej;

Komunikacja zbiorowa

- 25) wyznaczyć trasę kolejową łączącą stację kolejową przy lotnisku z linią kolejową 274;
- 26) zwiększyć liczbę przystanków kolejowych, w szczególności: Szczepin (Długa), Olbin (Nowowiejska), Karłowice (Boya-Żeleńskiego), Krzyki (Karkonoska), Księża Małe (Bytomska), Psie Pole Wschodnie (Jana III Sobieskiego), Złotniki, Borek (Generała Józefa Hallera), Gajowice (Grabiszewska), Huby (Boczna), Grabiszyn-Śródmieście (obecnie ogródki działkowe), Gądów Północny Osobowy, Gądów (Balonowa), Kamińskiego (Szpital), Obornicka (węzeł);
- 27) wyznaczyć przebieg podziemnej komunikacji szynowej na odcinku Dworzec Świebodzki – Wielka Wyspa, z przystankami w okolicy: Rynku, placu Społecznego, budynków dydaktycznych Politechniki, Biskupina, Hali Stulecia i ulicy Spółdzielczej;
- 28) wyznaczyć przebieg trasy tramwajowej na Trasie Muchoborskiej;
- 29) zbliżyć pętlę tramwajowe do granicy z gminą Kąty Wrocławskie, a w przypadku pętli przy ulicy Roślinnej wydłużenie trasy do Smolca;
- 30) wyznaczyć trasę tramwajową w stronę centrów handlowych na Węzle Bielany przez Osiedle Klecina (przez ul. Walbrzyską i Czekoladową) jako trasę podstawową;
- 31) odstąpić od proponowanej postulowanej linii tramwajowej do Węzła Bielany wokół Kleciny;
- 32) wyznaczyć trasę tramwajową w ulicy Karmelkowej pomiędzy Kleciną a Oporowem, jako trasę postulowaną;
- 33) zmienić rangę ustalenia z „postulatu” na „należy dążyć” w odniesieniu do lokalizacji dworców autobusowych linii ponadlokalnych (Tom I, str. 162), oraz uzupełnić o warunek powiązania lokalizacji dworców z pętlami lub przystankami linii kolejowych lub tramwajowych;
- 34) uzupełnić rys. 7 lub rys. 8 poprzez wyznaczenie lokalizacji dzielnicowych (obejmujących część miasta) węzłów przesiadkowych dla różnych środków transportu, w tym autobusów transportu publicznego i tramwajów;
- 35) poprowadzić trasę tramwajową do Bielany Wrocławskich wzdłuż alei Karkonoskiej;
- 36) wyznaczyć trasę tramwajową na placu Strzegomskim pomiędzy ulicami Noworobotniczą a Legnicką w osi ŚTP-Poznańska, jako trasę podstawową;
- 37) usunąć trasę tramwajową w osi ulicy Śrubowej – zastąpić ulicą klasy lokalnej;
- 38) wyznaczyć trasę tramwajową po zachodniej stronie dworca Wrocław- Mikołajów, łączącą pętlę przy ulicy Robotniczej z ulicą Legnicką, poprowadzona po terenie dawnego Wzgórza Mikołajskiego, równoległą do torów kolejowych, zlokalizowaną w pasie korytarza komunikacyjnego ulicy klasy zbiorczej, jako trasę podstawową;
- 39) wyznaczyć trasy tramwajowe w korytarzu komunikacyjnym Trasy Nabycińskiej – pomiędzy placem Orłąt Lwowskich a placem Strzegomskim, jako trasę postulowaną;

- 40) wyznaczyć trasy tramwajowe w korytarzu komunikacyjnym Trasy Świebodzkiej – pomiędzy placem Orłąt Lwowskich a Muchoborem Wielkim, poprzez tereny Pafawag i w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej stacji kolejowej w rejonie ulicy Fiolkowej, do stacji kolejowej jako trasę podstawową, dalej jako trasę postulowaną;
- 41) wyznaczyć trasę tramwajową do Żernik, przez Kuźniki i Nowy Dwór, ulicami: Rogowską, Sukielicką, Rumiankową, jako trasę postulowaną, z możliwością połączenia z trasą tramwajową w osi Trasy Świebodzkiej;



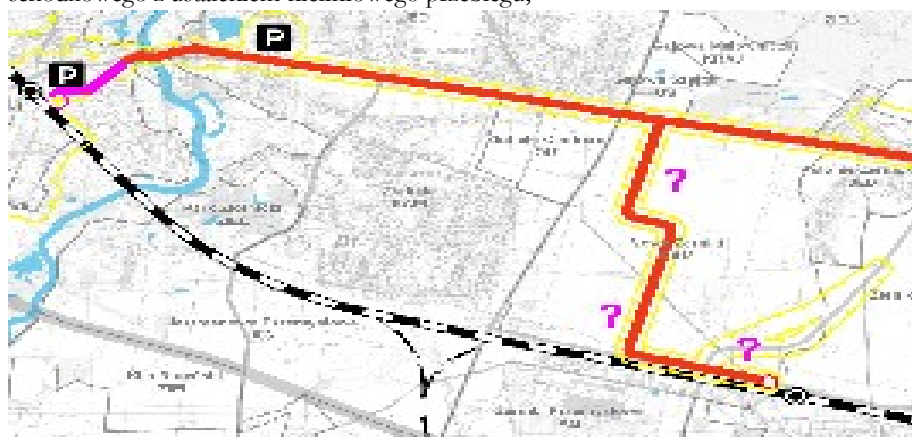
- 42) zmienić rangę stacji Wrocław Mikołajów z przystanku kolejowego na dworzec kolejowy;
- 43) wyznaczyć węzeł przesiadkowy w rejonie Dworca Mikołajów;
- 44) zmienić rangę linii tramwajowej na ulicy Poznańskiej z postulowanej na podstawową;
- 45) wyznaczyć trasę tramwajową na Ołtaszyn-Wojszyce w ulicy Stefana Grota-Roweckiego, jako przedłużenie trasy z ulicy Borowskiej;
- 46) wyznaczyć trasę tramwajową pomiędzy ulicami Powstańców Śląskich a Borowską w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej;
- 47) wyznaczyć trasę tramwajową pomiędzy ulicami Tarnogajską a Karola Olszewskiego w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej;
- 48) wyznaczyć linię tramwajową w ulicy Solskiego, jako przedłużenie trasy na ulicy Grabiszyńskiej i połączenie z trasą w ciągu alei Piastów;
- 49) przedłużyć linię tramwajową z Tarnogaju do Brochowa, z pętlą w rejonie ulicy Chińskiej;



- 50) wyznaczyć trasę tramwajową wzdłuż ulicy Żmigrodzkiej od pętli Marino do osiedla Widawa – z możliwością przedłużenia do Psar, jako trasę postulowaną;
- 51) wyznaczyć trasę tramwajową wzdłuż alei Kasprowicza od ulicy Żmigrodzkiej do ulicy Koszarowej (szpital, uczelnia, osiedla wzdłuż trasy);
- 52) przeprojektować zakończenie trasy tramwajowej na Zakrzowie, tak by istniała możliwość kontynuacji jej poza granice miasta, przez Mirków do Długoleki;
- 53) przedłużyć trasę tramwajową na Kamicieńskiego do granic osiedla Polanowice, jako trasę postulowaną;
- 54) zmienić rangę linii tramwajowej od ulicy Bolesława Krzywoustego do ulicy Litewskiej z postulowanej na podstawową;
- 55) uwzględnić możliwość perspektywicznego przedłużenia trasy tramwajowej z pętli przy ulicy Litewskiej w stronę Kielczowa;



- 56) przedłużyć linię tramwajową na Leśnicy do stacji kolejowej w celu umożliwienia dogodnych przesiadek - zmienić lokalizację pętli tramwajowej;
- 57) zmienić trasę tramwajową w kierunku stacji Wrocław Żerniki poprzez rezygnację z układu schodkowego z ustaleniem nieliniowego przebiegu;



- 58) dla odzyskania i lepszego wykorzystania części terenu obecnego zajmowanego przez tory kolejowe, wyznaczenie wiaduktu w ciągu linii kolejowej Dworzec Główny – Brochów;
- 59) wyznaczyć połączenie kolejowe jako łącznik od linii 274 (W-w Świebodzki – Zgorzelec) do linii 271 (W-w Główny – Poznań Główny), jak na poniższych rysunkach – dzięki temu pociągi od strony Wrocław Zachodni, Wrocław Muchobór i w przyszłości Wrocław Lotnisko, będą mogły pojechać na Dworzec Główny (jak obecnie), ale również skrócić na Dworzec Mikołajów

i Dworzec Nadodrze. Oprócz korzyści płynących z optymalnego rozprowadzenia po mieście pociągów z lotniska, plusem takiego rozwiązania jest odciążenie Dworca Głównego. Pociągi jadące liniami 274 od strony Wrocław Zachodni czy 273 od strony Wrocław Muchobór, będą mogły skręcić w kierunku Dworca Mikołajów i kontynuować bieg w kierunku Poznania przez Wrocław Popowice, czy w kierunku Oleśnicy przez Dworzec Nadodrze, bez konieczności jazdy przez Dworzec Główny.



- 60) określić w sposób jednoznaczny, jaka jest relacja (hierarchia) Studium w stosunku do *Polityki Transportowej Wrocławia* (uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23.09.1999r.); <http://uchwały.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XII/396/99>
- 61) Wyróżnić w Studium, poprzez odpowiedni układ części tekstowej Studium, wiążące ustalenia w formie nakazów, zakazów i dopuszczeń dla podejmowanych decyzji i zamierzeń prowadzonych przez jednostki organizacyjne Urzędu Miejskiego Wrocławia, jednostki budżetowe gminy i jednoosobowe spółki gminy na terenach nieobjętych planami miejscowymi, w szczególności:
- wytyczne do projektowania i budowy (przebudowy) ulic, w tym w zakresie wynikającym z niniejszego pisma;
 - wytyczne do projektowania i budowy (przebudowy) tras tramwajowych, w tym wynikające z niniejszego pisma;
 - uznać za wiążące nakazy nieostre (Tom I, str. 8-9), z ustaleniem ścieżki kompetencyjnej dla podejmowania decyzji o możliwym odstąpieniu od ustaleń Studium w tym zakresie;
- 62) Zapisy dotyczące parkowania i systemu parkingów P&R:
1. uwzględnić powstanie P&R na Bielanych Wrocławskich, w rejonie postulowanej linii tramwajowej na Bielany Wrocławskie oraz przystanku kolejowego – wzdłuż ulicy Karkonoskiej;
 2. Wyznaczyć parkingi P&R: na wszystkich pętlach tramwajowych (poza obszarem centrum miasta ograniczonym Obwodnicą Śródmiejską), na przecięciu trasy Swojczyckiej i postulowanej linii tramwajowej Psie Pole – Sępólno (w rejonie ulicy Ceglanej), przy centrum handlowym na ulicy Mińskiej;

- 63) Uwzględnić przebieg Kanału Lateralnego wymienionego w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław z dnia 30 stycznia 1998 roku, wówczas określonym śladem lub nowym;
- 64) Odstąpić od przeznaczenia Pól Irygacyjnych pod zabudowę;
- 65) Wskazać Fosę Miejską do objęcia ochroną prawną na mocy ustaleń planu miejscowego lub wpisu do rejestru zabytków;

Budynki wysokościowe

- 66) Odstąpić od dopuszczenia budynków wysokościowych na obszarze całego miasta (Tom II, str. 309). Natomiast w odniesieniu do rys. 2, sporządzić kompleksowe studium kompozycyjne co najmniej dla budynków wysokościowych o wysokości przekraczającej 55 metrów, z ustaleniem indywidualnych wytycznych do planów miejscowych (i ew. decyzji o ustaleniu warunków zabudowy) oraz określeniem zależności (hierarchii ważności dla sylwety miasta, kolejności sporządzania planów miejscowych) pomiędzy poszczególnymi miejscami lub strefami lokalizacyjnymi;
Podczas opracowywania studium kompozycyjnego, wziąć pod uwagę:
 - ✓ zabudowa wysokościowa wyłącznie w miejscach dobrze skomunikowanych zbiorowym transportem szynowym;
 - ✓ utrzymanie i intensyfikację typowych cech zabudowy na obszarze większości, przyjętych jednostek urbanistyczno-krajobrazowych;
 - ✓ przyszłego, sukcesywnego przekształcania zabudowy w rejonie Dworca Świebodzkiego i Centrum Południowego w obszar zwartej zabudowy wysokościowej;
 - ✓ kształtowanie panoram zgodnie z linią sylwety, którą należy wyznaczyć, z założeniem ochrony ekspozycji historycznych dominant przestrzennych oraz przesunięcia dominującego akcentu przestrzennego na budynki wysokościowe w obszarze zwartej zabudowy wysokościowej;
 - ✓ ochronę historycznego układu urbanistycznego z zachowaniem typowego układu kwartałowego, struktury i zwartej obudowy placów miejskich, a wprowadzenie dominant i subdominant jedynie w uzasadnionych kompozycyjnie miejscach, takich jak zamknięcia osi kompozycyjnych;
 - ✓ kształtowanie nowych budynków wysokościowych z zachowaniem ogólnej smukłości sylwety, a w niektórych przypadkach strzelistości na zasadzie akcentu wieżowego;
 - ✓ na podstawie prognozy przyszłego zapotrzebowania, w tym z wykorzystaniem rys. 14-17 – rzeczywiste techniczne możliwości zasilania w poszczególne media proponowanych obszarów lokalizacji budynków wysokościowych, czyli ustalić czy wzniesienie budynków wysokościowych z odpowiednią obsługą w media jest w ogóle możliwe;
- 67) Odstąpić od stosowania sformułowań nieostrych, które obecnie wprowadzane nie dają podstaw do przyjęcia, że posłużą poprawie zagospodarowania przestrzeni, dla przykładu: „Należy unikać rozpraszania zabudowy mieszkaniowej” (Tom I, str. 36); zastosować w studium określenia ostre, konkretne, jednoznaczne.
- 68) Określić w sposób jednoznaczny politykę miasta w stosunku do faktu grodzenia terenów zajmowanych przez budynki wielorodzinne (wykreślenie zapisu o kondominiach, Tom I str. 36, nie w praktyce nie oznacza, a jedynie zwiększa niepewność w tym zakresie);
- 69) W Studium wyraźnie brakuje analizy obowiązujących decyzji o ustaleniu warunków zabudowy, których corocznie wydaje się ponad 800 (na podstawie sprawozdań Prezydenta Wrocławia z realizacji zadań w latach 2006-2008);
- 70) Określić w sposób jednoznaczny przypadki (lokalizacja, przeznaczenie, gabaryty obiektów, in.), kiedy nie dopuszcza się wydania decyzji o ustaleniu warunków zabudowy a postępując zgodnie z przepisami prawa wymagane będzie przystąpienie do sporządzenia planu miejscowego w celu ustalenia zasad zabudowy i zagospodarowania terenu, lub wg innych kryteriów do określenia w Studium;

- 71) Wyznaczyć na rys. 12 (lub określić w sposób jednoznaczny w części tekstowej Studium) obszary wymagające interwencji planistycznej, tj. pilnego uchwalenia planu miejscowego (zmiany planu miejscowego), w tym:
- przy uwzględnieniu posiadanych informacji nt. wydanych decyzji o ustaleniu warunków zabudowy oraz decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego;
 - niezgodności między obecnym zainwestowaniem terenu a kierunkami Studium;
 - dla zabezpieczenia interesu miasta przed przyszłymi zwiększonymi wydatkami w związku ze spekulacyjnym obrotem gruntami (i celowo niezgodnym zainwestowaniem) przewidzianymi w Studium pod inwestycje celu publicznego, w szczególności drogi i trasy tramwajowe;
 - dla obszarów hierarchicznie ważnych w skali całości lub części miasta, aktualizacji planów miejscowych, które sporządzane były pod rządami Studiów z 1998/2001/2006 a obecnie nie odpowiadają wypracowanym w ostatnich latach przez Biuro Rozwoju Wrocławia lokalnym standardowym planistycznym;
 - osiedla mieszkaniowe zbudowane w technologii z wielkiej płyty, którym zagraża zaburzenie kompozycji poprzez wprowadzanie nowej zabudowy, wykorzystywane terenów zielonych na inne funkcje (parkingi samochodowe, zabudowa, drogi wewnętrzne);
 - zagrożenia powstania obszarów pozbawionych podstawowej infrastruktury społecznej oraz zorganizowanej przestrzeni publicznej (skwery, place);
- 72) Zapisy dotyczące reklam (Tom I, str. 105):
1. w zakresie uwarunkowań, uwzględnić szybki wzrost w centrum miasta urządzeń służących do emisji reklam (telebimy i in.);
 2. w zakresie kierunków:
 - a) w obecnym kier. 2: do elewacji budynków dodanie dachów budynków, oraz dodanie: węzłów przesiadkowych i pętli transportu zbiorowego, terenów zielonych i rekreacyjnych, bulwarów nadrzecznych, obszarów przestrzeni publicznej wyznaczonych w Studium, obszarów chaosu enumeratywnie wym. w Studium (Tom I, str. 99-100);
 - b) nie dopuścić reklam: na cmentarzach, w miejscach pamięci, w polu widzenia widoków w ramach osi widokowej wyznaczonych w Studium i w planach miejscowych;
 - c) określić co najmniej dla obszaru centrum miasta ograniczonego Śródmiejską Trasą Południową i Kanalem Miejskim:
 - maksymalnej dopuszczalnej wysokości nad poziomem terenu dla sytuowania reklam,
 - zasad sytuowania urządzeń służących do emisji reklam (telebimy i in.);
 - d) odejść od dotychczasowej praktyki w planach miejscowych utożsamiania reklamy z budowlą (definicja „nośnika reklamowego”), a przyjęcie zapisów odnoszących się do treści (sposobu) przekazu reklamowego;
- 73) brak zapisów o istniejącym Systemie Informacji Miejskiej Wrocławia;
- 74) Określić liczbę mieszkańców zespołów urbanistycznych lub rejonów miasta, oraz osiedli mieszkaniowych;
- 75) optymalną - przy obecnym stanie istniejących powiązaniach drogowych, komunikacji zbiorowej i infrastrukturze społecznej;
- 76) docelową – przy założeniu zrealizowania przewidywanych w Studium powiązań drogowych, komunikacji zbiorowej i niezbędnej infrastruktury społecznej;
- 77) Uzupelnąć listę dóbr kultury współczesnej wymagających ochrony (Tom I, str. 255-256):
- obiekty na terenie Portu Miejskiego przy ulicy Kleczkowskiej;
 - stara elektrownia przy Łowieckiej;
 - elewator zbożowy przy ulicy Rychtańskiej 18;
 - Browar Mieszkański przy ulicy Hubskiej 44-48;
 - budynki Kompanii Spirytusowej Wratislavia Polmos Wrocław S.A. przy ulicy Monopolowej 4;
 - budynek stacji transformatorowej przy ulicy gen. Kazimierza Pułaskiego 46;

- Kościół św. Wawrzyńca przy ul. Bujwida
- 78) Wyznaczyć obszary, na których inwestycje kubaturowe powinny być realizowane przy stosowaniu:
- a) ustawy z dnia 28.07.2005r. o partnerstwie publiczno-prywatnym, albo
 - b) formy spółki celowej ze 100% własnością gminy Wrocław;
- powinny być realizowane, w miarę możliwości, przez jednego inwestora lub konsorcjum inwestorów, w szczególności: Pola Irygacyjne (o ile zostaną przeznaczone pod zabudowę), rejon Dworca Świebodzkiego, Kępa Mieszkańska, plac Społeczny;
- 79) Wskazać, co najmniej w formie zalecenia, inwestycje kubaturowe i liniowe, które powinny mieć priorytet w realizacji, w tym uwzględnienia w *Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Wrocławia*;
- 80) Wskazać polityki miejskie dla Wrocławia, które powinny zostać opracowane na podstawie lub przy wykorzystaniu zapisów Studium, dla przykładu:
- aktualizacja polityki transportowej (uchwała z 1999r.), w tym rozbudowanie części dotyczącej polityki parkingowej, uwzględnienie i zweryfikowanie (przy wykorzystaniu m.in. treści niniejszego pisma) projektu władz miasta pn.: *Zintegrowany System Transportu Szynowego we Wrocławiu i aglomeracji*;
 - polityka estetyki i małej architektury miasta;
 - polityka ochrony i zagospodarowania obiektów zabytkowych, w szczególności sporządzenie gminnego programu opieki nad zabytkami, o którym mowa w art. 87 ust. 1 ustawy z dnia 23.07.2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
 - lokalne polityki dla zespołów urbanistycznych i osiedli mieszkaniowych, w tym polityka rewitalizacji osiedli mieszkaniowych z wielkiej płyty, która w niewielkim stopniu została objęta ustaleniami w *Lokalnym Programem Rewitalizacji Wrocławia na lata 2005-2006 i lata 2007-2013* (uchwała nr XLIV/2969/05 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 08.12.2005r.), http://wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/50735/2969ru04uch+zal.pdf przy współpracy z niektórymi podmiotami (np. spółdzielnie mieszkaniowe), w tym określenie docelowego układu urbanistycznego osiedli położonych w śródmieściu i w innych obszarach miasta;
- 81) Przyjąć konkretne zapisy zgodne z zadaniami określonymi w strategii rozwoju Wrocławia *Strategia - Wrocław w perspektywie 2020 plus*, w szczególności:
- „Przeciwdziałanie procesom segmentacji miasta przez niby-sąsiedztwa strzężonych osiedli, integrowanych przede wszystkim przez chęć izolacji od świata postrzeganego jako wrogi i gorszy.” (str. 32);
 - „Zabamowanie procesów urban sprawl (rozpełzania się miasta), które w obecnej sytuacji demograficznej grożą wyludnieniem Miasta.” (str. 42).
- 82) Wyznaczyć obszar zabudowy śródmiejskiej, w rozumieniu i na potrzeby (tam, gdzie przepisy przywołują zabudowę śródmiejską, w szczególności § 3 pkt 1) *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*;
- 83) Przyjąć, że w strefach ruchu uspokojonego należy stosować nowoczesne techniki uspokajania ruchu, takie jak: zmienne osie jezdni, *shared space*, drzewa i mała architektura w jezdni, w szczególności na osiedlach mieszkaniowych stanowiących lub mogących w przyszłości stanowić (przy uwzględnieniu siatki ulic na rys. 7) tranzyt dla samochodów ciężarowych i osobowych; <http://www.zdiwm.wroc.pl/view/index/35>
- 84) Dostosować ustalenia projektu zmiany Studium do *Prognozy oddziaływania na środowisko*, a mianowicie: <http://www.wroclaw.pl/rtf/Prognoza%20oddziaływania%20na%20środowisko.pdf>
- 85) Ustalić etapowanie dla sporządzania planów miejscowych, w tym:
- a) wyznaczyć obszary – wyposażone w odpowiednią infrastrukturę drogową, techniczną i społeczną oraz dobrze skomunikowane komunikacją zbiorową – przewidziane w pierwszej kolejności do zabudowania i zagospodarowania (zbieżne z Prognozą, str. 89);
 - b) wyznaczyć obszary – pozbawione w całości lub w części ww. infrastruktury i bez obsługi komunikacją zbiorową – przewidziane do pokrycia planami miejscowymi, o ile pozostała część miasta zostanie w odpowiednim stopniu zabudowana i zagospodarowana;

- 86) ustalić obowiązek co najmniej równoległego w stosunku do budowanych osiedli mieszkaniowych doprowadzenia komunikacji zbiorowej, zwiększenia częstotliwości kursowania lub zwiększenia liczby obsługujących linii (zbieżne z Prognozą, str. 89);
- 87) Zrealizować dyspozycję zawartą w art. 32 ustawy z dnia 27.03.2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w formie zamieszczenia w studium:
- wieloletniego programu sporządzania planów miejscowych;
 - wyników analiz zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy.

Jednocześnie popieramy uwagi zgłoszone przez Towarzystwo Urbanistów Polskich oddział we Wrocławiu, Stowarzyszenie Architektów Rzeczypospolitej Polskiej we Wrocławiu oraz Wrocławską Inicjatywę Rowerową.

Przemysław Filar

Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia