

Wrocław, 19.04.15

Aleksandra Zienkiewicz  
Towarzystwo Benderowskie

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

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie skrzyżowania alei Dębowej i ulicy Ślężnej we Wrocławiu - uchwała nr LXI/1555/14 z dnia 10 lipca 2014 r.

1. W rozdziale 2 w ustaleniach dla całego obszaru objętego planem należy dopisać w § 6 punkt 7 dotyczący zasad i warunków sytuowania ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane. Proponuje się, by przepisy dotyczyły co najmniej: maksymalnej wysokości ogrodzeń jako 1,5 m, dopuszczalnej formy ogrodzeń – tylko jako ażurowe, zakaz sytuowania ogrodzeń betonowych z prefabrykatów, dopuszczalnej kolorystyki ogrodzeń: czarne, ciemnobrązowe, w odcieniach szarości, stalowe i białe.

Uzasadnienie:

Na terenach zabudowy jednorodzinnej, takich jak na wrocławskim Borku, ogrodzenia są naturalną częścią krajobrazu. W związku z ich powszechnym występowaniem to one, w dużej mierze, świadczą o estetyce danego obszaru. Obszar objęty projektem planu miejscowego jest ujęty w wykazie zabytków jako historyczny układ urbanistyczny osiedla Borek we Wrocławiu i w naszej ocenie ustalenie parametrów ogrodzeń przyczyni się do podwyższenia jego walorów estetycznych poprzez ujednoczenie wysokości ogrodzeń oraz ich kolorystyki.

2. W rozdziale 2 w ustaleniach dla całego obszaru objętego planem należy dopisać w § 6 punkt 8 dotyczący kolorystyki pokrycia dachów. Proponuje się dla połaci dachowych o kącie nachylenia od 30 do 60 stopni pokrycie z dachówki ceramicznej w kolorze czerwonym.

Uzasadnienie:

Ten sam kolor i materiał dla dachów o różnym kącie nachylenia zapewni harmonię w odbiorze takiej zabudowy i podwyższy estetykę otoczenia. Już teraz na przedmiotowym obszarze dwa budynki o dachach innych niż stropodachy mają dachy w kolorze czerwonym.

Wystarczyłoby więc nawiązać do już istniejącej kolorystyki. W polskim krajobrazie dość duży problem wizualny stanowią zupełnie różne od siebie kolory budynków i pokryć dachowych. Gdyby uregulować choć jeden element poprzez zapisy w mpzp – tutaj: kolor i materiał dachów – z pewnością przyczyniłoby się to do wzrostu harmonii tutejszego krajobrazu miejskiego.

3. Postulujemy, aby teren zielony wyznaczony na terenie 1MN w wydzieleniu wewnętrznym A zlokalizować częściowo na terenie 6U, częściowo na 3U-MN i częściowo na terenie 2MN, zgodnie z załączonym rysunkiem.

Uzasadnienie:

Na terenie 1MN w wydzieleniu wewnętrznym A znajduje się obecnie dwukondygnacyjny budynek biurowy (wg mapy zasadniczej) o czterospadowym dachu. Zakładanie, że zostanie on wyburzony w celu utworzenia tam zieleni parkowej wydaje się zupełnie nierealne w perspektywie kilku, a nawet kilkunastu lat.. A żywot planów miejscowych we Wrocławiu bywa nawet krótszy. W związku z tym lokalizowanie terenu zielonego właśnie tam sprawi, że będzie on skwerem tylko na papierze. Żeby tego uniknąć należałoby go zlokalizować na południowy zachód od terenu 1MN i wydzielenia wewnętrznego A, na terenach, które obecnie nie są zabudowane, a w większości są pokryte roślinnością. Tylko wtedy zadrzewiony teren zielony rzeczywiście będzie mógł zaistnieć na przedmiotowym obszarze w dającej się przewidzieć przyszłości.

4. W związku z uwagą nr 3 postulujemy obowiązkowy szpaler drzew na terenie 1MN wzdłuż jego granicy z terenem 4U-MN.

5. Na rysunku planu na terenie 4U-MN w wydzieleniu wewnętrznym B należy zamienić nieprzekraczalną linię zabudowy od alei Dębowej na obowiązującą linię zabudowy, aby była ona spójna z liniami obowiązującymi na terenie 5MW.

6. Na terenach 1MN i 2MN ustalić minimalną odległość między budynkami na 5 m.

Uzasadnienie:

Bardzo pozytywnie oceniamy uregulowanie linii zabudowy wzdłuż terenu 1KDW. Postulujemy jednak doprecyzowanie zapisów o minimalną odległość budynków jednorodzinnych (wolnostojących lub bliźniaków) od siebie, aby uniemożliwić zaistnienie sytuacji, w której inwestor będzie chciał wybudować na danym terenie jak najwięcej domów, sytuując je ślepyimi ścianami np. w odległości 1 metra od siebie. Zdarzały się już takie przypadki, gdy inwestorzy zaplanowali postawienie domów szeregowych, ale przepisy im tego zabraniały. Wykorzystywali więc wtedy luki w prawie. Uzupelnienie zapisów planu o minimalną odległość między budynkami na terenach 1MN i 2MN pozwoli uniknąć takich sytuacji.

7. W § 17 w ustępie 1, punkcie 5 wkradł się błąd – powinno być „z zastrzeżeniem pkt 6”, nie 7.

8. Dla terenów 3U-MN i 4U-MN dopuścić dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: wymiar pionowy budynku do najwyższego punktu pokrycia dachu do 12 m, wymiar pionowy budynku do najwyższego punktu obudowy estetycznej do 15 m, liczbę kondygnacji do 3 (w tym trzecia w poddaszu), połacie dachowe o kącie nachylenia nie mniejszym niż 30 stopni i nie większym niż 60 stopni.

Uzasadnienie:

Dwukondygnacyjne budynki na ww. terenach usytuowane są przy głównej ulicy - Ślężnej. Jej parametry sprawiają, że tak niskie domy wizualnie „gubią się” w miejskim krajobrazie. Zarówno przy rozbudowie istniejących budynków o 3 kondygnację, jak i przy budowie na ich miejscu nowych budynków mieszkalnych o wysokości do 12 m, wygląd ulicy by zyskał. Spójność nachylenia połaci dachowych z dopuszczoną dla terenu 4U-MN w wydzieleniu wewnętrznym B zapewniałaby większą harmonię zabudowy na tym odcinku ul. Ślężnej. Nadmienić należy również, że obecnie rzadko stawia się domy jednorodzinne o nachyleniu połaci dachowej do 12 stopni, więc dopuszczenie również innej opcji byłoby pożądane. Tym bardziej, że dla terenów 1MN i 2MN są dopuszczone różne nachylenia połaci dachów – i do 12 stopni, i od 30 do 45 stopni.

9. W § 20 ustępie 2 zmienić treść punktu 8 na: stacje transformatorowe powinny być wbudowane w budynek.

Uzasadnienie:

Należy w miarę możliwości unikać stawiania wolnostojących budynków stacji transformatorowych, gdyż wpływają negatywnie na estetykę otoczenia. Dlatego też należy je sytuować w obrębie budynków.

10. W § 20 ustępie 2 w punkcie 4 zamienić wskaźnik dla miejsc postojowych dla rowerów z 0,5 do 0,75 na 1 mieszkanie.

Uzasadnienie:

Wrocław jest prężnie rozwijającym się miastem w zakresie ruchu rowerowego. Należy przypuszczać, że nim na przedmiotowym terenie (5MW) zostaną wybudowane wille miejskie, wzrośnie on jeszcze bardziej i tym większe będzie zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla rowerów. Postulujemy, by ten fakt uwzględnić już w projekcie planu.

11. W § 21 ustępie 3 w punkcie 4 podpunktach a, b i c podwyższyć liczbę miejsc postojowych dla rowerów o jedno – do 3.

Uzasadnienie:

Wrocław jest prężnie rozwijającym się miastem w zakresie ruchu rowerowego. Postulujemy, by ten fakt uwzględnić w projekcie planu i nieznacznie zwiększyć liczbę miejsc postojowych dla różnych przeznaczeń terenu 6U.

12. W § 22 ustępie 2 ustalić drugi obowiązujący szpaler drzew przy drodze wewnętrznej 1KDW (jeśli będzie niemożliwym usytuowanie go w granicach pasa drogowego, należy go usytuować przy zachodniej granicy terenów 1MN i 2MN lub poszerzyć pas drogowy).

Uzasadnienie:

Droga wewnętrzna 1KDW będzie biegła terenem obecnie zadrzewionym, więc w związku z jej usytuowaniem trzeba będzie usunąć dużą ilość drzew. Aby zminimalizować straty przyrodnicze, a także podnieść walory estetyczne nowej ulicy zasadnym jest ustalenie szpalerów drzew po obu jej stronach. Jest to tym bardziej wskazane, gdyż na Borku aleje są tradycyjnym elementem krajobrazu.

13. W § 22 ustępie 2 ustalić chodniki po obu stronach ulicy o szerokości minimalnej 2 m oraz ustalić zakaz parkowania na chodnikach.

Uzasadnienie:

Szerokość drogi wewnętrznej (12 m) uważamy za wystarczającą, aby zmieściły się na niej jezdnie (szerokości pasów po 2,5 m, możliwe zwężenia), obustronne chodniki wolne od parkowania, szpalery drzew i ewentualne wyznaczone na jezdni (po jej jednej stronie) miejsca do parkowania. Należy zauważyć, że nie są one obowiązkowe do wyznaczenia, gdyż dla wszystkich przeznaczeń terenów miejsca parkingowe mają się znaleźć w granicach tych terenów. W związku z tym wygodne chodniki powinny być tutaj priorytetem.

14. W § 22 zmienić drogę wewnętrzną na drogę publiczną klasy dojazdowej – 1KDD.

Uzasadnienie:

Droga wewnętrzna 1KDW będzie przedłużeniem drogi publicznej ul. Grójeckiej do alei Dębowej (również drogi publicznej). Nie ma więc powodu, aby ten łącznik był drogą wewnętrzną. Tym bardziej, że jeśli tak będzie, prawdopodobnie nigdy nie powstaną tam szpalery drzew – w interesie prywatnego właściciela prawdopodobnie nie będzie ich posadzenie i pielęgnowanie. A gmina nie posiada instrumentów, dzięki którym mogłaby wymóc przestrzeganie takich zapisów. Dlatego też w interesie publicznym leży, aby droga ta była drogą gminną.

*Wyrażam zgodę na przetwarzanie i udostępnianie moich danych osobowych na potrzeby procedury sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1182 z późn. zm.).*

Załącznik nr 1

