

Wrocław, 27 października 2015 r.

Przemysław Filar
Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia

Prezydent Wrocławia
Sukiennice 9
50-107 Wrocław

Niniejszym w imieniu Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia i Towarzystwa Benderowskiego składam uwagi do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Strzegomskiej i Jaworskiej we Wrocławiu.

Uwagi

1. Wnosimy, by zmienić § 16 ust. 2 pkt 1, § 17 ust. 3 pkt 5., § 18 ust. 2 pkt 5, § 19 ust. 2 pkt 3, a także § 20 ust. 2 pkt 11 lit. a i c tak żeby dodać również minimalną wysokość, a różnica nie przekraczała 3 m - ewentualnie zróżnicować te wysokości.
Wnosimy też o analizę wysokościową, która określiłaby pożądane wysokości.

To planista powinien określać wysokość budownictwa, zwłaszcza na obszarze śródmiejskim. Wysokość powinna wynikać z wizji urbanistyki i dopasowywać się do otoczenia w umiejętny sposób. Architekt powinien dostać tyle luzu, ile jest to konieczne dla zrealizowania jego koncepcji. Uważamy, że lepiej ustalać intensywność także za pomocą linii zabudowy i wysokości, a nie opierać się głównie na wskaźniku liczbowym - gdyż w ten sposób realizuje się dodatkowy cel planistyczny którym jest spójność zabudowy,

2. Wnosimy, by w § 16-§20 w ustępach 2 dodać przepisy o tym, że parkingi można sytuować w budynkach albo pod ziemią.

Parkingi nie powinny zajmować terenu, który może być przeznaczony na zagęszczanie miasta, zieleń i przestrzeń publiczną.

3. Wnosimy, by linie nieprzekraczalne na terenach 1 U, 2U, 3U zamienić na obowiązujące, co najmniej od strony ul. Jaworskiej, planowanego placu miejskiego („nawierzchnia do specjalnego opracowania”) i linii kolejowej (teren KK).

4. Wnosimy, by linie nieprzekraczalne na terenach 4U i AG-U zamienić na obowiązujące, co najmniej od strony planowanego placu miejskiego („nawierzchnia do specjalnego opracowania”) i linii kolejowej (teren KK).

Ciągłość linii zabudowy sprzyjać będzie ładowi przestrzennemu i stworzy jasny pierzejowy układ. Nie ma powodu, by dopuszczać linię nieprzekraczalną, gdyż wystarczający luz dla architekta jest pozostawiony od strony tylnej zabudowy.

Uważamy, że lepiej ustalać intensywność także za pomocą linii zabudowy i wysokości, a nie opierać się głównie na wskaźniku liczbowym - gdyż w ten sposób realizuje się dodatkowy cel planistyczny którym jest spójność zabudowy.

5. Wnosimy, by linie obowiązującą na terenie i 1U od strony ul. Strzegomskiej zamienić na obowiązującą ciągłą.

Kształtowanie ciągłości linii zabudowy wzdłuż ważnych ulic jest szczególnie ważne.

6. Wnosimy o zapisanie zakazu wycinki drzew na terenach zabudowy usługowej i aktywności gospodarczej-usług, poza obszarami zabudowanymi (w paragrafach 16-20 albo w przepisach ogólnych)

Uważamy, że w zanieczyszczonym mieście każde drzewo jest na wagę złota. Taka ochrona wzmocni ochronę wynikającą z przepisów o ochronie przyrody. Parkingi i drogi dojazdowe powinny być lokowane w zgodzie z istniejącymi drzewami.

7. Wnosimy, by w § 16, 17, 18, 19, 20 dodać punkt, że na terenach biologicznie czynnych i innych niezabudowanych oraz niestanowiących dróg wewnętrznych, obowiązuje jedno drzewo na 50 m kw.

Tereny biologicznie czynne mogą być rozumiane np. jako trawniki, w interesie całego miasta jest to, by inwestorzy sadzili możliwie dużo drzew.

8. Wnosimy o to, by przez zmianę § 18 ust. 2 pkt 10, na terenie „nawierzchni do specjalnego opracowania” jasno nie dopuścić ruchu kołowego i parkowania.

Uważamy, że jeśli teren ma stać się miejskim placem, nie powinien być naruszany przez ruch kołowy.

9. Wnosimy o to, by w § 17 ust. 3 pkt 8 i 18 ust. 2 pkt 9 i § 22 ust. 1 pkt 2 lit. c.) ciąg pieszo-rowerowy jasno określić jako ogólnodostępny.

10. Wnosimy, by przewidzieć dodatkowy ciąg pieszo-rowerowy na terenie 2U na południe od linii nieprzekraczalnej.

11. Wnosimy, by przewidzieć dodatkowy ciąg pieszo-rowerowy AG-U i 3U na północ od linii nieprzekraczalnej wzdłuż linii kolejowej.

Powinniśmy szczególnie dbać o sprawną komunikację pieszo-rowerową. Dwa ciągi piesze to dobry kierunek, ale niewystarczający. Zwłaszcza teren między zabudową a linią kolejową nie powinien być barierą.

12. Wnosimy, by przewidzieć dodatkowy ciąg pieszo-rowerowy po północnej części terenu 4U w kierunku wschodnim.

Wspólnie z zaplanowanym ciągiem na terenie 2U, utworzy łyby alternatywny ciąg rowerowy wzd łuŹ Strzegomskiej.

13. Wnosimy o to, by ogrodzenia zosta ły zakazane

- a.) na terenie 3U (wydzielenie wewnętrzne A) i ciąg pieszo rowerowy na terenach 2U i 3U.
- b.) na terenie, o którym mowa w trzech punktach poprzednich
- c.) od strony ulicy Jaworskiej i Strzegomskiej.

Uważamy, Źe te tereny powinny stworzyć łącznie przestrzeń publiczną. Grodzenie przestrzeni jest z łym sposobem rozwiązywania problemów spo łącznych, prowadzi do problemów dla pieszych i zmniejszenia estetyki przestrzeni. Zgodnie z badaniami, nie prowadzi do zmniejszenia przestępczości. Zgodnie z ustawą krajobrazową i zmianami wprowadzonymi przez nią do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rady gmin zyskają możliwość uregulowania kwestii ogrodzeń. Naszym zdaniem, powinno się skorelować te przepisy z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, co wzmocni ich obowiązywanie.

14. Wnosimy o to, by dopuszczalne na innych terenach ogrodzenia zosta ły określone jako aŹurowe, nie wyŹsze niŹ 1,5, wykonane z metalu albo drewna.

Ogrodzenia, które są dopuszczone, powinny być zgodne z zasadami ładu przestrzennego. Problemem praktycznym są wed ług nas ogrodzenia nieprzejrzyste (np. betonowe), a także zbyt wysokie. Zgodnie z ustawą krajobrazową i zmianami wprowadzonymi przez nią do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rady gmin zyskają możliwość uregulowania kwestii ogrodzeń. Naszym zdaniem, powinno się skorelować te przepisy z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, co wzmocni ich obowiązywanie.

15. Wnosimy, by zmieni ć § 18 ust. 3 pkt 11, by uzupełnić o zapis podobny co w punkcie poprzednim, dotyczący wysokości i materia łu, a także o co najmniej dwa wejścia na teren.

Obecne rozwiązanie nie gwarantuje dostępu do terenu zielonego, dlatego proponujemy przejścia bramowe.

16. Wnosimy o zapisanie w § 17, §18, §19 i § 20 by na terenie 4U w drodze wewnętrznej w wydzieleniu wewnętrzne A, ciągów pieszo-rowerowych na terenie , powinna być nawierzchnia asfaltowa (co postulujemy) albo (ostatecznie) z płyt o powierzchni co najmniej metr na metr.

Tak samo wnosimy w stosunku do proponowanych przez nas nowych ciągów pieszo-rowerowych.

Nie powinno stosować się nawierzchni z tzw. kostki Bauma, która jest nieestetyczna, ale też niewygodna dla rowerzystów, którzy również będą korzystać z tych dróg. Zgodnie ze standardami ruchu rowerowego (Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu tras

rowerowych miasta Wrocławia, zarządzenie Prezydenta Wrocławia 5493/05), jest to jedynie śluzna nawierzchnia. Nie ma zaś innych metod wdrożenia tego zapisu na drodze wewnętrznej niż MPZP.

17. Wnosimy o zapisanie w § 18 ust. 2 pkt 16, by droga wewnętrzna w wydzieleniu wewnętrznym (A) miała obowiązkowo całoroczny całodobowy ruch rowerowy w obu kierunkach.

To jest obecnie śluzny kierunek polityki miasta, realizowany przez Wydział Inżynierii Miejskiej. Nie ma zaś innych metod wdrożenia tego zapisu na drodze wewnętrznej niż MPZP.

18. Wnosimy o zmianę w § 12 ust. 2 pkt 4 wskaźników miejsc parkingowych dla rowerów, tak żeby wynosił dla:

- a.) dla zabudowy zamieszkiwania zbiorowego – 0,5 miejsca postojowego na 1 miejsce,
- b.) dla widowiskowych obiektów kultury – 5 miejsc postojowych na 100 miejsc użytkowych lub dla widzów,
- c.) dla wystaw i ekspozycji – 1,5 miejsca postojowego na 100 m² powierzchni użytkowej, dla biur – 3 miejsca postojowe na 100 m² powierzchni użytkowej,
- d.) dla obiektów hotelowych – 50 miejsc postojowych na 100 pokoi hotelowych,
- e.) dla uczelni wyższych – 30 miejsc postojowych na 100 miejsc dla studentów.

Doceniamy, że niektóre wskaźniki parkingowe dla rowerów są większe i równe. Uważamy, że wskaźniki parkingowe powinny być co najmniej równe w każdej kategorii, a nawet wyższe - zgodnie z trendem.

Wrocławska Polityka Mobilności, która ma stanowić podstawę myślenia o polityce transportowej, określa rower jako drugi - po komunikacji zbiorowej - najważniejszy środek transportu w mieście.

19. Wnosimy o wprowadzenie zapisu w § 12 lub 16-19, że co najmniej połowa miejsc rowerowych musi być wbudowana, a co najmniej 20 proc. - ogólnodostępna.

Analogiczne zapisy istnieją w różnych planach dla miejsc parkingowych dla samochodów. Powinny powstawać miejsca nie tylko na zewnątrz, ale też chronione wewnątrz, co będzie sprzyjać używaniu roweru przez pracowników budynków. Z drugiej jednak strony, konieczne są także miejsca zewnętrzne, dla przyjeżdżających.

20. Wnosimy o wprowadzenie w § 12 ust. 2 pkt 5 wskaźników miejsc parkingowych dla rowerów:

- a.) dla produkcji – 25 miejsc postojowych na 100 stanowisk pracy,
- b.) dla obiektów kongresowych i konferencyjnych – 3 miejsca postojowe na 100 m² powierzchni użytkowej,
- c.) dla obiektów opieki nad dzieckiem – 1 miejsce postojowe na 1 oddział,
- d.) dla obiektów naukowych i badawczych – 25 miejsc postojowych na 100 stanowisk pracy,

e.) dla magazynów i handlu hurtowego – 1,5 miejsca postojowego na 100 m² powierzchni użytkowej,

Uważamy, że rowery nie powinny być dyskryminowane wobec samochodów, zatem wskaźniki parkingowe powinny być co najmniej równe. Wrocławska Polityka Mobilności, która ma stanowić podstawę myślenia o polityce transportowej, określa rower jako drugi - po komunikacji zbiorowej - najważniejszy środek transportu w mieście. Dla powyższych przeznaczeń nie zostały zaś określone żadne wskaźniki, co jest ewidentną dyskryminacją. Nie ma żadnych powodów, by twierdzić, że osoby korzystające z tych usług, a także pracownicy, nie poruszają się rowerem.

21. Wnosimy o zmianę § 16 ust. 2 pkt 3, poprzez określenie w sposób jasny i przejrzysty, jakie są szczególne wymagania architektoniczne, a także wyeksponowanie obiektu.

22. Wnosimy o zmianę § 17 ust. 3 pkt 7, poprzez określenie w sposób jasny i przejrzysty, jakie są szczególne wymagania architektoniczne, a także wyeksponowanie obiektu.

23. Wnosimy o zmianę § 18 ust. 2 pkt 8, poprzez określenie w sposób jasny i przejrzysty, jakie są szczególne wymagania architektoniczne, a także wyeksponowanie obiektu.

24. Wnosimy o zmianę § 19 ust. 2 pkt 5, poprzez określenie w sposób jasny i przejrzysty, jakie są szczególne wymagania architektoniczne, a także wyeksponowanie obiektu.

25. Wnosimy o zmianę § 20 ust. 1 pkt 7, poprzez określenie w sposób jasny i przejrzysty, jakie są szczególne wymagania architektoniczne, a także wyeksponowanie obiektu.

Te przepisy pomijają ogólną zasadę, że granice prawa do zabudowy wyznacza plan. Jeśli zapis planu nie określa w jasny sposób wymagania, przyjmuje się że projekt jest z nimi zgodny. Wyrażenie „obowiązują szczególne wymagania architektoniczne oraz wyeksponowanie obiektu od strony terenu 4U oraz od strony ulicy Grabiszyńskiej” nie oznacza w języku prawnym w zasadzie nic. Żeby podobny zapis przyniósł skutek prawny, planista powinien określić owe wymagania, a także zasady ekspozycji obiektu. Warto, by Biuro Rozwoju Wrocławia przygotowało propozycje zapisów do planów, które pomogą uczynić „szczególne wymagania architektoniczne” i „wyeksponowanie obiektu” realnymi i wiążącymi przepisami, które wizję planisty zrealizują na etapie badania zgodności projektu budowlanego z przepisami planu.

W imieniu Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia
i Towarzystwa Benderowskiego

Przemysław Filar