

**Wrocław, 31 marca 2021**

Komisja Architektury i Urbanistyki  
Oddziału PAN we Wrocławiu

**Wnioski i uwagi ogólne Komisji Architektury i Urbanistyki Wrocławskiego  
Oddziału Polskiej Akademii Nauk do zmiany Studium uwarunkowań i  
kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia**

w związku z uchwałą Nr XXVIII/760/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 października 2020 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (Biuletyn Urzędowy RMW z 2020 .poz. 292) wnioskujemy o uwzględnienie następujących zmian w obowiązującym SUIKZP Wrocławia:

1. **Policentryczność miasta:** należy zweryfikować funkcjonalność dzielnic Wrocławia (Śródmieście, Północ, Wschód, Południe, Zachód) w skali określonej w obowiązującym Studium i rozważyć podział na dzielnice, obowiązujący we wcześniejszych wersjach Studium, w liczbie siedmiu zespołów dzielnicowych, z delimitacją granic nie przecinających granic jednostek urbanistycznych oraz sprzyjających rozwojowi ich autonomii funkcjonalno-przestrzennej. Obowiązujący podział miasta na jednostki urbanistyczne (JU) umożliwia realizację idei „miasta 15 minut”, w realizacji której widzimy przyszłość Wrocławia, także w czasach pandemii. Należy też ustalić obowiązek delimitacji MPZP, spójnej z granicami JU co będzie sprzyjało ich strukturalnemu rozwojowi .

2. **Polityka przestrzeni publicznych:** należy zweryfikować i rozwinąć strukturę przestrzeni publicznych określonych jako „promenady”. Brak konsekwencji włączenia do szkieletu przestrzeni publicznych dzielnicy Północ i Wschód, dotyczy to kierunków tworzonych przez ciągi ulic Zespół Staromiejski-Plac Św. Macieja-Trzebnicka-Żmigrodzka, Jedności Narodowej-Kromera-Krzywoustego oraz Oławska-Traugutta-Krakowska. „Lokalne centra” jako elementy struktury systemu przestrzeni publicznych powinny być kształtowane konsekwentnie dla każdej JU i powinny realizować ideę „miasta 15 minut” poprzez zapewnienie odpowiedniego czasu dojścia pieszego dla obsługiwanych mieszkańców. JU powinny być wyposażone we własne systemy przestrzeni integrującej mieszkańców i zapewniającej miejsca spotkań oraz przeznaczone do uprawiania sportu. System przestrzeni określonej jako Bulwary Ogólnomiejskie należy tworzyć konsekwentnie, z włączeniem do tej sieci wszystkich stref nadbrzeżnych tak, aby stanowiły zintegrowany funkcjonalnie i estetycznie system dostępnej przestrzeni publicznej. Należy dążyć do tego, aby ciągi piesze, spacerowe, przebiegające wzdłuż brzegów Odry i innych rzek oraz fosy miejskiej, były realizowane jako inwestycje miejskie. Dostrzegamy konieczność nowego zdefiniowania przestrzeni fosy miejskiej jako strefy rekreacyjnej przyjaznej dla mieszkańców.

3. **Polityka kompozycyjna:** należy zweryfikować rozmieszczenie obszarów z dopuszczeniem budynków wysokościowych w taki sposób, aby towarzyszyły one wszystkim ciągom ustalonym jako „promenady” w systemie przestrzeni publicznych.

4. **Polityka zamieszkiwania:** ustaloną listę ośmiu stylów zamieszkiwania należy wzbogacić o dodatkowy, priorytetowy styl, zbliżony do śródmiejskiego i zastosować w pasmach tworzących „promenady”. Styl zamieszkiwania na tych terenach powinien być śródmiejski, zintegrowany z wielkomiejską zabudową usług wielofunkcyjnych ale łączący jednocześnie styl kameralny poprzez wykorzystanie podniesionych poziomów obsługi oraz piąte elewacje.

5. **Polityka rozwoju edukacji, opieki nad dzieckiem, pomocy społecznej i zdrowia:** należy rozwinąć ustalenia w tym zakresie poprzez wydzielenie tych zagadnień z rozdziału Polityka gospodarczo-usługowa. Zasady wdrażania polityki zdrowia publicznego we wszystkich JU powinny być powiązane z polityką kształtowania stref bioklimatycznych, związanych z adaptacją do zmian klimatu. Pasy buforowe pomiędzy JU należy zdefiniować w kategoriach świadczonych usług ekosystemowych i traktować jako priorytetowe dla zdrowia publicznego (seniorzy, zdrowie psychiczne, bezpieczeństwo sanitarne w kontekście pandemii etc.).

6. **Polityka rozwoju nauki i szkolnictwa wyższego:** należy rozwinąć ustalenia w zakresie polityki rozwoju nauki i szkolnictwa wyższego poprzez wydzielenie tych zagadnień z rozdziału Polityka gospodarczo-usługowa. Po zbilansowaniu potrzeb terenów rozwojowych dla największych uczelni Wrocławia można będzie stworzyć wizję dalszej integracji funkcjonalno-przestrzennej oraz mobilnej kampusów uniwersyteckich, stworzyć rezerwy terenu dla technopolii, jak również wydzielić dzielnicę uniwersytecką w rejonie osi Grunwaldzkiej jako obszar funkcjonalny, przeznaczony do szczegółowego opracowania.

7. **Systemy obsługi komunikacyjnej:** należy wprowadzić system transportu publicznego niezależnego od dróg kołowych oraz dążyć do skuteczności wdrożenia systemu *woonerf*. Wrocław nie posiada podstawowego układu transportu publicznego. Nawet „szybki tramwaj” będzie tylko protezą takiego układu. Sieć autobusowa i tramwajowa mogą być elementami uzupełniającego systemu transportowego. Wszelkie próby doskonalenia obecnego systemu transportu publicznego we Wrocławiu są w związku z tym skazane na porażkę. Należy stworzyć i zrealizować system szybkiej kolei miejskiej zintegrowany z sieciami kolei metropolitalnej i regionalnej. Konieczne będzie wyniesienie na nasypy-estakady wszystkich istniejących tras kolejowych na obszarze miasta.

8. **Należy opracować i wdrożyć zasady urbanistyki powodziowej** poprzez konsekwentną kontynuację polityki odwracania miasta ku rzece. Obecnie realizowane jest to tylko na obszarze staromiejskiego węzła wodnego. Należy też zaprojektować i wdrożyć system miejskich przegród przeciwpowodziowych, minimalizujących straty powodziowe oraz umożliwiających funkcjonowanie obszarów zalanych w okresie powodzi katastrofalnej według rozwiązań zastosowanych w Kolonii, której urbanistyka jest zbliżona do Wrocławia jako układ przestrzeni miejskiej powiązanej z rzeką.

**9. Parametry i wskaźniki urbanistyczne:** należy wzbogacić parametr powierzchni biologicznie czynnej terenu o limity powierzchni biologicznie czynnej w postaci dachów i tarasów, szczególnie na terenach aktywności gospodarczej i usługowej. Należy uwzględnić ten parametr w części rysunkowej Studium.

**10. Systemy infrastruktury technicznej:**

➤ Należy zwiększyć skuteczność projektowanych instrumentów w sferze planowania i zagospodarowania przestrzennego, które realnie poprawią ochronę przed hałasem komunikacyjnym, w tym poprzez modernizację torowej sieci tramwajowej oraz wykorzystanie zjawiska dyfrakcji do generowania progów akustycznych wzdłuż linii zabudowy.

➤ Należy ustalić kryteria i parametry obowiązkowej dostępności do węzłów sanitarnych w przestrzeni publicznej z jednoczesnym wprowadzaniem ekologicznych i inteligentnych rozwiązań w tym zakresie.

➤ Realizacja celów polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej do roku 2030 doprowadzi do nieopłacalności korzystania z sieci gazowej do celów bytowych oraz ograniczyć dostępność do energii cieplnej i elektrycznej pochodzących z obecnie stosowanych technologii ich wytwarzania. Wymaga to przygotowania miasta do radykalnej modernizacji systemów dostępu do tych rodzajów mediów energetycznych, w tym do dalszych, drastycznych ograniczeń energochłonności użytkowej nowej zabudowy, szczególnie usługowej i mieszkaniowej.

**Komisja Architektury i Urbanistyki Oddziału PAN we Wrocławiu proponuje też rozważenie możliwości modyfikacji struktury dokumentu** tak, aby metoda opracowania studium uwzględniała wymogi UE wynikające z najnowszych inicjatyw i dokumentów w tym zakresie, takich jak NEB. Nowy Europejski Bauhaus - koncepcja rozwoju Europy ogłoszona po raz pierwszy przez Ursulę von der Leyen w orędziu o stanie Unii we wrześniu 2020 r. To europejska odpowiedź na kryzys ekologiczny i epidemiologiczny, z jakim boryka się obecnie cały świat, a także twórczy sposób wdrożenia w życie idei Europejskiego Zielonego Ładu.

Ponadto celowym byłoby, aby procedurę prac nad zmianą Studium poprzedzić otwartym konkursem na stanowisko Głównego Projektanta Studium Wrocławia.