

Raport z konsultacji społecznych dotyczących inwestycji przy ul. Krakowskiej 119

Inicjator



Realizator konsultacji





INWESTYCJA MIESZKANIOWO-USŁUGOWA PRZY UL. KRAKOWSKIEJ 119



Il.1. Grafika inwestycji

Raport z przebiegu Konsultacji społecznych w ramach procedury określonej przez Zarządzenie Prezydenta Wrocławia nr 1044/24 z dnia 17 października 2024 r. w sprawie postępowania poprzedzającego złożenie wniosków dotyczących ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących na terenie Wrocławia.

Przygotowanie raportu: Maria Rudnicka-Myślicka, Adrian Bukowski, Tadeusz Mincer

Okładka i opracowanie graficzne: Katarzyna Domżańska

Przygotowano z wykorzystaniem materiałów dostarczonych przez inwestora:

Kaps Investment Sp. z o.o., ul. Krakowska 119, 50-428 Wrocław

Wrocław, grudzień 2025 r.



Spis treści

INWESTYCJA MIESZKANIOWO-USŁUGOWA PRZY UL. KRAKOWSKIEJ 119	2
Spis treści	3
Opis planowanej inwestycji	5
Cel inwestycji	5
Założenia urbanistyczne	6
Opis przebiegu konsultacji	8
Cel konsultacji	8
Podstawa prawna	8
Szczegółowy przebieg konsultacji	9
Jak tłumaczymy zgłoszone opinie?	10
Komentarze do zgłoszonych pytań i opinii	11
Pytania	11
Obawy związane z planowaną inwestycją	15
Postulaty dotyczące inwestycji	17
Postulaty dotyczące otoczenia	20
Podsumowanie	24
Serdeczne podziękowania dla uczestniczek i uczestników	24
Najczęstsze opinie i postulaty	24
Zebrane opinie i sugestie	26
Charakter konsultacji	26
Dalsze kroki	26
Informacje o inwestorze, projektancie i realizatorze konsultacji	28
Tel Force One – inwestor	28
Maćków Pracownia Projektowa – projektant	28
Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS) – realizator konsultacji	29
Załącznik 1	
Notatka ze spotkania konsultacyjnego	30
Załącznik 2	
Nadesłane pisma i wiadomości	32
Załącznik 3	
Opinie z formularza	44



Opis planowanej inwestycji

Cel inwestycji

Celem inwestycji jest zbudowanie nowoczesnego kompleksu mieszkaniowego (obejmującego działki nr 3/1, 3/2, 2/1 i AR_6, na mapach geodezyjnych stanowiących obręb Tarnogaj, ale administracyjnie – osiedle Księżę Małe we Wrocławiu) przy ulicach: Krakowskiej i Karola Skibińskiego.

Koncepcja obejmuje budowę wielorodzinnych budynków mieszkalnych z lokalami usługowymi na parterze. Uwzględnione są też przestrzenie wspólne i zieleni – wszystko po to, by stworzyć osiedle, które będzie samowystarczalne.

Tereny na zachód od ul. Krakowskiej (w pobliżu ul. Skibińskiego) były po wojnie wykorzystywane jako obszary przemysłowe. Obecnie część tych gruntów należy do osiedla Księżę Małe, zatem nastąpiła typowa dla wielu miejsc Wrocławia transformacja postindustrialnego osiedla.

Proponowana budowa osiedla w tym miejscu pozwoli na przekształcenie terenów poprzemysłowych w przestrzeń mieszkalną, poza tym – uwolni tę część miasta od ciężkiego ruchu samochodowego. Dzięki niej pojawią się nowe obszary zieleni (między projektowanymi kwartałami zabudowy), a ta istniejąca – okalająca obszar inwestycji – zostanie uzupełniona, zagospodarowana i będzie dostępna dla wrocławian i wrocławianek. Od strony terenów kolejowych zostaną też zainstalowane atrakcyjnie wyglądające akustyczne przestony kubaturowe.

Inwestycja w liczbach

Powstanie około 750-800 lokali mieszkalnych w 3 kwartałach zabudowy.

Osiedle przeznaczone będzie dla około 1200–1300 osób. Powierzchnia całkowita inwestycji to około 65000 m². Powierzchnia usługowa wyniesie około 5000 m² i



będzie zlokalizowana od strony terenów kolejowych, lokale będą mieć różne wielkości.

Pod każdym z trzech wydzielonych kwartałów zabudowy będzie jednopoziomowy parking podziemny z wjazdami od ulic; poza tym – parking nadziemny na 2 kondygnacjach, od strony terenów kolejowych (osłona akustyczna dla części mieszkalnej); zewnętrzne miejsca postojowe (od strony terenów kolejowych i ulic dojazdowych). Liczba miejsc parkingowych dostosowana została do liczby mieszkań (ok. 1 miejsce na lokal).

Założenia urbanistyczne

Założenia osiedla opierają się na układzie kwartałowym, obejmującym trzy kwartały, tworzące częściowo zamknięte dziedzińce z zielonymi przestrzeniami wspólnymi, placami zabaw oraz strefami relaksu. Forma zabudowy została dostosowana do formy terenu i przyjęła kształt trójkąta, zwężającego się w kierunku południowo-wschodnim.

Układ urbanistyczny osiedla nawiązuje do rozwiązań stosowanych na osiedlu Księża Małe – wyróżnia się ono modernistyczną i eksperymentalną urbanistyką, będącą odpowiedzią na potrzeby budownictwa międzywojennego. Osiedle to, wpisane do rejestru zabytków, powstało w latach 1928–1930 według projektów Paula Heima i Alberta Kemptera i jest częścią większej wizji urbanistycznej inspirowanej ideami Bauhausu.

Główny układ planowanego osiedla oparto na osiowym układzie północ–południe, który zapewnia obustronne doświetlenie mieszkań od strony wschodniej i zachodniej. Wzdłuż ul. Krakowskiej zabudowa miałyby przyjąć układ schodkowy, co również nawiązuje do sposobu kształtowania kwartałów na Księżu Małym.

Od strony terenów kolejowych przewidziano izolację zabudowy – na niższych kondygnacjach zostaną tam skoncentrowane usługi oraz garaże nadziemne, a na wyższych kondygnacjach mieszkalnych – korytarze układu galeriowego zabudowy.



Takie rozwiązanie stworzy parawan akustyczny, chroniący pozostałą część osiedla przed hałasem z torów.

Zaprojektowanie garaży nadziemnych umożliwi rezygnację z garaży podziemnych pod dziedzińcami, a to pozwoli uwolnić przestrzeń pod zielenią wysoką i niską.

Planowana wysokość budynków jest następująca: większość miałyby 7 kondygnacji, część – 5, a nieliczne – 2. Pozwoliłoby to stworzyć tarasowy układ schodzący w stronę torów kolejowych.



Opis przebiegu konsultacji

Cel konsultacji

Konsultacje społeczne pomagają w dialogu obywateli i podmiotów publicznych oraz prywatnych. Umożliwiają spotkanie i pozwalają spojrzeć na określony problem z różnych perspektyw. Zwykle dotyczą aktów prawnych (np. plan zazieleniania miasta czy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego), inwestycji (jak zagospodarować park czy jak zorganizować nowo budowaną drogę) lub innych przedsięwzięć podejmowanych na danym terenie. W przypadku tej inwestycji obowiązek zorganizowania konsultacji wynika z przepisów prawnych: możliwa jest zmiana przeznaczenia danego terenu i umożliwienie budowy mieszkań, ale wiąże się to z obowiązkiem zainwestowania przez dewelopera w inwestycję towarzyszącą na rzecz społeczności lokalnej oraz z koniecznością przeprowadzenia konsultacji społecznych, by poznać potrzeby danej społeczności lokalnej (tzn. lex deweloper).

Do udziału w konsultacjach społecznych zaproszeni zostali wszyscy zainteresowani tematyką – zarówno przedstawiciele i przedstawicielki władz lokalnych, np. rad osiedla, członkowie i członkinie organizacji społecznych, jak też każdy mieszkaniec i każda mieszkanka osiedla Księża Małe i Wrocławia.

Podstawa prawna

Konsultacje społeczne były przeprowadzone na zlecenie firmy Kaps Investment Sp. z o.o.

Podstawy prawne procedury ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej oraz inwestycji towarzyszącej są następujące:

1. Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 195) – tzw. ULIM, specustawa mieszkaniowa, Lex Deweloper.



2. Uchwała NR IX/155/24 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 października 2024 r. w sprawie określenia lokalnych standardów urbanistycznych dla miasta Wrocławia.
3. Zarządzenie nr 1044/24 Prezydenta Wrocławia z dnia 17 października 2024 r. w sprawie postępowania poprzedzającego złożenie wniosków dotyczących ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących na terenie Wrocławia.

Szczegółowy przebieg konsultacji

Konsultacje społeczne odbywały się od 20 listopada do 4 grudnia 2025 r. 20 listopada o 17:30 w siedzibie TelForceOne S.A. przy ul. Krakowskiej 119, w sali konferencyjnej na parterze budynku, odbyło się **spotkanie konsultacyjne**. Przyszło na nie 9 osób.

Przez cały okres trwania konsultacji zbieraliśmy **opinie przez formularz** dostępny na stronie internetowej, wypowiedziało się w nim 38 osób. Od osób zainteresowanych konsultacjami otrzymaliśmy także 6 maili.

Omówione zostały tematy związane z inwestycją: liczba mieszkań oraz wielkość budynków, liczba miejsc parkingowych, zieleni, połączenie drogowe oraz komunikacja publiczna, ale przede wszystkim podjęta została kwestia inwestycji towarzyszących budowie mieszkań.

Konsultacje poprzedzone były promocją, która rozpoczęła się 13 listopada 2025 r.

W związku z tym w okolicy planowanej inwestycji oraz na osiedle Księżę rozwieszone zostały plakaty (60 sztuk) oraz rozniesione ulotki (120 sztuk) zaprojektowane na potrzeby tych konsultacji. Na Facebooku zostało założone promowane wydarzenie; wysłano także maile do interesariuszy i interesariuszek. O konsultacjach została poinformowana Rada Osiedla Księżę, która również informowała o konsultacjach.



Jak tłumaczymy zgłoszone opinie?

Poniższe zestawienie odnosi się do potrzeb, zastrzeżeń lub wątpliwości w zakresie planowanej inwestycji. Przygotowano je na podstawie formularza, przestanych pism oraz notatek ze spotkań. Pokazuje ono poszczególne wątki wraz z komentarzem inwestora i projektanta.



Komentarze do zgłoszonych pytań i opinii

Pytania

Pytanie: Do kiedy zostanie złożony wniosek do Rady Miasta w sprawie zagospodarowania ul. Krakowskiej 119?

Odpowiedź inwestora: Wniosek zostanie złożony do końca 2025 r.

Pytanie: Czy w ramach ustawy lex developer zobowiązani są państwo do budowy inwestycji towarzyszących?

Odpowiedź inwestora: Tak, taki jest wymóg wynikający z przepisów prawnych, czyli szczególnie ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących,

Pytanie: Czy inwestor już rozmawiał z Miastem?

Odpowiedź inwestora: Jeszcze nie było takich rozmów, najpierw inwestor musi złożyć do Miasta wniosek w tej sprawie.

Pytanie: Kiedy powstanie inwestycja?

Odpowiedź inwestora: Budynki zostaną wybudowane w latach 30. XXI w.

Pytanie: Czy państwo wiedzą, co znajdowało się na tym terenie przed wojną i czy w związku z tym będą prowadzone dodatkowe prace?

Odpowiedź inwestora: Historia tego miejsca jest długa i różnorodna. Tam, gdzie przebiega najbliższy miejscu inwestycji odcinek Alei Wielkiej Wyspy, do początku XX wieku był cmentarz. Cały teren jest pod nadzorem archeologicznym, a archeolodzy badali ten obszar przy okazji budowy magazynów.

Pytanie: Czy cała powierzchnia usługowa jest przeznaczona na małe usługi gospodarcze, czy może też na większe?

Odpowiedź inwestora: Założenie jest takie, by w lokalach tych prowadzona była działalność nieuciążliwa. Będą one na parterach budynków (łącznie powierzchnia to ok. 2200 m²) ; przeznaczone są na sklepy, punkty gastronomiczne i usługi codzienne.



Pytanie: Ile kondygnacji będą miały budynki przy ul. Krakowskiej 119?

Odpowiedź inwestora: Budynki mają różną wysokość: większość – 7 kondygnacji, część – 5, a nieliczne – 2. Stworzy to tarasowy układ schodzący w stronę torów kolejowych.

Pytanie: Jak wysoka może być zabudowa na ul. Krakowskiej 119?

Odpowiedź inwestora: Teren inwestycji objęty jest MPZP (Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego). Według planu jest on podzielony na dwie części, na których obowiązują różne zapisy dotyczące kształtowania wysokości zabudowy. W północnej części może pojawić się zabudowa o wysokości maksymalnie 45 m, natomiast w południowej – 25 m. Jednakże w przygotowanej koncepcji budynki mają maksymalnie około 22 m.

Pytanie: Czy mają już państwo zgodę na ewentualnie wybudowanie magazynu zamiast mieszkań?

Odpowiedź inwestora: Złożyliśmy projekt i wystąpiliśmy o pozwolenie na budowę jednak w wyniku inwestycji CPK zostało ono wstrzymane. Obecnie jesteśmy po uzgodnieniach z CPK z Kolejami Dużych Prędkości.

Pytanie: Czy państwo mają pomysł na wygląd budynków?

Odpowiedź inwestora: Tak - wizualizacje są w prezentacji dostępnej na stronie internetowej inwestycji: www.krakowska119.pl.

Pytanie: Czy mają państwo jakieś pomysły na inwestycję towarzyszącą?

Odpowiedź inwestora: Jesteśmy otwarci na propozycje Rady Osiedla oraz Gminy Wrocław.

Pytanie: Jakie będą przestrzenie zielone wewnątrz planowanych inwestycji?

Odpowiedź inwestora: Planowany jest duży udział wewnętrznej zieleni i nasadzeń – wizualizacje dostępne są w prezentacji dostępnej na stronie internetowej inwestycji.

Na dziedzińcach projektujemy skąpane w zieleni przestrzenie rekreacyjne; na każdym z nich proponujemy plac zabaw dla najmłodszych, a także – strefę relaksu dla pozostałych mieszkańców i mieszkańek. Wykorzystując naturalny potencjał działki, na obszarach z istniejącą zielenią wysoką proponujemy stworzenie



kameralnych skwerów, a także otwartą siłownię i zespół miniboisk na południu założenia.

Pytanie: Jakie będą te [omawiane w czasie spotkania - red.] miniparki na terenie inwestycji?

Odpowiedź inwestora: Planowany jest duży udział wewnętrznej zieleni i nasadzeń, zarówno bezpośrednio między budynkami, jak i w części narożnej działki (wizualizacje w prezentacji dostępnej na stronie internetowej inwestycji). Na dziedzińcach projektujemy spore, skąpane w zieleni, przestrzenie rekreacyjne. Na każdym z nich proponujemy plac zabaw dla najmłodszych, a także strefę relaksu dla pozostałych mieszkańców i mieszkanki. Wykorzystując naturalny potencjał działki, na obszarach z istniejącą zielenią wysoką proponujemy stworzyć kameralne skwery, a także otwartą siłownię i zespół miniboisk na południu założenia.

Pytanie: Jakie państwo przewidują rozwiązanie komunikacyjne?

Odpowiedź inwestora: Aktualnie proponujemy jedno wpięcie przez istniejący wjazd od ul. Skibińskiego, jednak jesteśmy otwarci na propozycje Miasta oraz dynamicznie rozwijającą się sytuację budowy tzw. Trasy Krakowskiej. Jesteśmy zwolennikami ronda, ale decyzje w tym zakresie podejmuje Gmina Wrocław.

Pytanie: Jak państwo planują rozwiązać wyjazd samochód z osiedla na ul. Krakowską (uwzględniając i nie zmianę ul. Krakowskiej w aleję)?

Odpowiedź inwestora: Aktualnie proponujemy jedno wpięcie przez istniejący wjazd od ul. Skibińskiego, jednak jesteśmy otwarci na propozycje Miasta oraz dynamicznie rozwijającą się sytuację budowy tzw. Trasy Krakowskiej. Jesteśmy zwolennikami ronda, ale decyzje w tym zakresie podejmuje Gmina Wrocław.

Pytanie: Czy uwzględniają państwo to, że ruch na ul. Krakowskiej będzie jeszcze zwiększony? Ile obecnie na ul. Krakowskiej 119 parkuje samochodów?

Odpowiedź inwestora: Ruch będzie porównywalny z ruchem wygenerowanym przez nasz obecny i obecnie dopuszczony do realizacji obiekt magazynowo-biurowy, tylko bez dużych dostawczych samochodów (same auta osobowe). Obecnie na ul. Krakowskiej 119 parkuje oraz wjeżdża i wyjeżdża (kurierzy i dostawy) ok. 400 samochodów osobowych i dostawczych. Ruch przy planowanym obiekcie przy ul. Skibińskiego oscylować będzie w granicach 350-400 samochodów, co daje razem ok. 800 pojazdów.



Pytanie: Czy państwo przewidują jakiś pas rozbiegowy lub osobny pas do skrętu/wjazdu na teren inwestycji?

Odpowiedź inwestora: Ruch dla wjeżdżających na osiedle i wyjeżdżających z niego będzie łączył się z drogą krajową nr 94.

Pytanie: W jaki sposób będzie to zorganizowane, biorąc pod uwagę ogromne korki, które tworzą się codziennie w tym miejscu?

Odpowiedź inwestora: Inwestycje związane z drogami publicznymi są poza naszym zakresem, obecnie korzystamy z istniejącego wpięcia od ul. Skibińskiego, jesteśmy otwarci na propozycje Miasta. Uważamy, że budowa ronda w tym miejscu znacząco poprawiłaby obecną sytuację.

Pytanie: W jaki sposób będzie połączenie drogowe z ul. Krakowską?

Odpowiedź inwestora: Jesteśmy zwolennikami ronda, ale to decyzje Gminy Wrocław.

Pytanie: Czy uwzględniono warianty rozbudowy ulic Krakowskiej i Opolskiej?

Odpowiedź inwestora: Aktualnie proponujemy jedno wpięcie przez istniejący wjazd od ul. Skibińskiego, jednak jesteśmy otwarci na propozycje Miasta oraz dynamicznie rozwijającą się sytuację budowy tzw. Trasy Krakowskiej. Jesteśmy zwolennikami ronda, ale decyzje w tym zakresie podejmuje Gmina Wrocław.

Pytanie: Czy uwzględnili Państwo kwestię pojazdów poruszających się z dużymi prędkościami przy samej działce inwestycji (kwestia wibracji, uciążliwości CPK itp.)?

Odpowiedź inwestora: Kwestia zmniejszenia uciążliwości kolei była dla nas punktem wyjścia przy tworzeniu koncepcji. Zaprojektowaliśmy dwukondygnacyjną platformę, mieszczącą lokale usługowe oraz parkingi, która pełni funkcję bariery akustycznej i wizualnej.

Budynek mieszkalny został umieszczony powyżej tzw. platformy. Budynek mieszkalny o układzie galeriowym z wejściami do mieszkań zlokalizowany został od strony torów, natomiast okna skierowane są na dziedziniec. Takie rozwiązanie, tworzące podwójną elewację, znacząco poprawia komfort funkcjonalny i akustyczny.



Pytanie: Jaki byłby ruch ciężarowy, gdyby zamiast budowy mieszkaniówki zdecydowali się państwo na nową halę magazynową?

Odpowiedź inwestora: Ruch samochodów ciężarowych podwoiłby się względem obecnego, czyli byłoby to kilkadziesiąt samochodów dziennie.

Pytanie: Czy inwestor słyszał plotki i może je potwierdzić: o nowej stacji kolejowej lub przystanku przy ul. Krakowskiej?

Odpowiedź inwestora: Z informacji uzyskanych od Radnych Osiedla ewentualna lokalizacja nie będzie bezpośrednio od ul. Krakowskiej, bo to technicznie niemożliwe, sami nie mieliśmy takiej wiedzy.

Obawy związane z planowaną inwestycją

Zagadnienie: Paraliż komunikacyjny i zator drogowy:

- a. Drastyczny wzrost liczby mieszkańców (przyrost o 1200–1500) i dodatkowe samochody (600–700) pogorszy już teraz skrajnie trudną sytuację drogową.
- b. Nastąpi całkowite zakorkowanie wyjazdów z osiedli w godzinach szczytu.
- c. Będzie większa liczba samochodów omijających zator na ul. Opolskiej, jeżdżących szybko ul. Popielskiego, co stworzy zagrożenie dla pieszych, w tym – dzieci idących do szkoły, szczególnie w sytuacji braku chodnika i oświetlenia.
- d. Zwiększone ryzyko wypadków przy wyjeździe z osiedla na ul. Krakowską z powodu wymuszania wyjazdu.
- e. Ryzyko, że brak przestrzeni manewrowej i dojazdów dla dostawców uniemożliwi obsługę sklepu wielkopowierzchniowego.
- f. Będzie zatłoczenie w pojazdach komunikacji miejskiej.
- g. Zbyt mała liczba miejsc parkingowych.

Komentarz inwestora: Parametry generowanego ruchu w przypadku inwestycji mieszkaniowej należy porównywać:

- po pierwsze – przyrostowo – z istniejącym dużym ruchem generowanym przez aktualną funkcję biurowo-magazynową,
- po drugie – ze wzrostem tego i tak dużego ruchu w przypadku rozbudowy istniejących magazynów.

Ruch będzie porównywalny z tym wygenerowanym przez nasz obecny i planowany obiekt magazynowo - biurowy, tylko bez dużych dostawczych samochodów, a tylko



osobowe. Obecnie na Krakowskiej 119 parkuje oraz wjeżdża/wyjeżdża (kurierzy i dostawy) ok. 400 samochodów osobowych i dostawczych. Ruch w planowanym obiekcie przy Skibińskiego oscylować będzie w granicach 350-400 samochodów, co daje razem ok. 800 pojazdów.

Zagadnienie: Niewydolność infrastruktury społecznej i edukacyjnej:

- a. **Przepętnienie szkół i przedszkoli (przyrost o ok. 250–300 dzieci), co spowoduje konieczność nauki na drugą zmianę i dodatkowych dojazdów.**
- b. **Powstanie jedynie małych sklepów zamiast marketu wielkopowierzchniowego.**

Komentarz inwestora: Jeżeli Miasto uzna, że przyrost liczby uczniów wymaga dodatkowej placówki edukacyjnej, wówczas w ramach inwestycji jesteśmy zobligowani do realizacji takiej infrastruktury.

W ramach projektu lokale usługowe zostały zgrupowane w jednym miejscu, nie ma przeciwwskazań wobec łączenia ich w lokale o większej powierzchni. Przyjęty podział ma charakter wstępny. Wychodząc naprzeciw potrzebom, od strony torów kolejowych zaprojektowaliśmy liczne miejsca postojowe obsługujące potencjalne sklepy.

Zagadnienie: Uciążliwości środowiskowe i estetyczne:

- a. **Zwiększenie hałasu i zanieczyszczenia z powodu zagęszczenia.**
- b. **Pogorszenie warunków środowiskowych i zwiększenie ryzyka miejskiej wyspy ciepła z powodu zbyt małej powierzchni biologicznie czynnej (32–33% zamiast 40–50%).**
- c. **Garaże nadziemne od strony torów stworzą barierę wizualną, a bliskość torów oznacza hałas i drgania dla nowych mieszkań.**
- d. **Zniszczenia w trakcie budowy: porojeżdżane drogi, zniszczone trawniki, błoto na ulicach.**

Komentarz inwestora: Według MPZP (Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego) na działce objętej wnioskiem powinny być obiekty i działania o znacznie większej uciążliwości niż planowana zabudowa mieszkaniowo-usługowa. Zastąpienie obecnej funkcji transportowo-magazynowej mieszkaniami i lokalami usługowymi znacząco wzbogaci okolicę. Dodatkowe usługi znacząco podniosą komfort życia na tym obszarze.



Wykorzystywanie niezagospodarowanych terenów położonych blisko centrów miast oraz ich dogęszczanie korzystnie wpływa na środowisko. Dzięki koncentracji zabudowy można znacząco ograniczyć ruch samochodowy, a inwestycje w sprawnie funkcjonującą komunikację miejską czy system rowerów publicznych stają się bardziej opłacalne środowiskowo. Ponadto ten teren posiada już podstawową infrastrukturę, co eliminuje konieczność jej budowy od podstaw i w konsekwencji – zmniejsza ślad węglowy.

Po wybudowaniu budynków znacząco zwiększy się liczba zieleni wysokiej i niskiej, planowane są również zielone dachy. Wynika to z faktu, że spora część powierzchni biologicznie czynnej stanowi zieleń na gruncie rodzimym, co umożliwia pojawienie się zieleni wysokiej.

Inwestycja będzie podzielona na etapy, co spowoduje zmniejszenie skali procesu budowy i zniweluje uciążliwość. Umowy realizacyjne z Miastem oraz samo pozwolenie na budowę obliguje inwestora do dotrzymania należytego porządku podczas realizacji. Samochody wyjeżdżające z terenu budowy muszą być myte przed wjazdem na drogi publiczne. Wszelkie zniszczenia nie mogą mieć miejsca – w razie ich wystąpienia inwestor będzie zobligowany do ich naprawienia.

Postulaty dotyczące inwestycji

Opinie dotyczące zmiany funkcji terenu z przemysłowej na mieszkaniową

W wielu opiniach podkreślano, że pierwszej kolejności powinna powstać niezbędna infrastruktura (sklepy, tereny zielone, rekreacja, rozwiązania komunikacyjne itd), a dopiero później – kolejne budynki mieszkalne.

Komentarz inwestora: Projekt przewiduje liczne zielone przestrzenie rekreacyjne dla mieszkańców i mieszkańek, zarówno na dziedzińcach, jak i wokół budynków. Przewidziano ok. 5000 m² na przyszłe lokale usługowe, których powstawanie będzie następować równolegle do budowy całego kompleksu.

Postulaty dotyczące sklepu wielkopowierzchniowego

Konieczne jest bezwzględne zapewnienie możliwości lokalizacji dyskontu spożywczego, a nie tylko sklepu convenience (sugerowane parametry: powierzchnia sali sprzedaży netto: 1000–1500 m², elastycznie 1200–2000 m², łączna powierzchnia lokalu z zapleczem: 1500–2200 m², opcjonalnie do 2500 m². Wysokość netto sali sprzedaży: min. 4,8 m. Nośność posadzki: strefa sprzedaży min. 5 kN/m²; magazynowa – min. 7,5–10 kN/m². Zakaz dzielenia lokalu



przeznaczonego na dyskont bez zgody organu i konsultacji, z wyodrębnionym placem manewrowym).

Komentarz inwestora: Na terenie inwestycji zaplanowano ok. 5000 m² na lokale usługowe. Zaprojektowano je na dwóch kondygnacjach. Planowana inwestycja umożliwia powstanie dyskontu według powyższych parametrów.

Postulaty usług na terenie inwestycji:

- a. siłownia na świeżym powietrzu i dobrej jakości boisko (do piłki nożnej, koszykówki, siatkówki, ew. tenisa);
- b. wystarczająco duże i bezpieczne place zabaw, dostosowane do różnych grup wiekowych (od małych do nastoletnich);
- c. wybieg dla psów;
- d. siłownia ze strefą fitness w budynku, dostępna także dla osób spoza inwestycji;
- e. sklep kosmetyczny, obuwniczy, sportowy, księgarnia;
- f. przystępne cenowo restauracje (tradycyjne i zagraniczne), piekarnia z kawiarnią, lodziarnia, miejsce na spotkania wieczorne (np. bilard);
- g. centrum medyczne;
- h. bankomaty, pasmanterie, warzywniak.

Komentarz inwestora: Postulaty w znacznym stopniu zostaną uwzględnione. Inwestor zaplanował powierzchnię usługowej o wielkości około 5000m². Lokale usługowe na parterach (ok. 2200 m²) przeznaczone są na sklepy, punkty gastronomiczne i usługi codzienne; dostępne będą przez przejścia bramne. Zaprojektowanie garaży nadziemnych umożliwi rezygnację z garaży podziemnych pod dziedzińcami, a to pozwoli uwolnić przestrzeń na zieleni wysoką i niską. Na każdym z dziedzińców zaplanowano spore place zabaw, a także przestrzeń do odpoczynku. Dodatkowo na północy założenia planowany jest skwer, a na południu większa część rekreacyjna z zespołem boisk.

Postulaty dotyczące koncepcji architektonicznej:

- a. Nawiązanie wyglądem fasady budynku do Starej Pralni i innych budynków w pobliżu.
- b. Należy pamiętać, że przed wojną na tym terenie znajdował się cmentarz i należy to w odpowiedni sposób upamiętnić.



- c. **Budynki o maksymalnej wysokości 6 kondygnacji (maks. 5 w niektórych opiniach).**
- d. **Ekrany akustyczne od torów.**
- e. **Większy współczynnik miejsc parkingowych: dwa miejsca parkingowe na większe lokale.**

Komentarz inwestora:

Postulaty w większości zostaną uwzględnione: Układ urbanistyczny osiedla nawiązuje do rozwiązań stosowanych na osiedlu Księża Małe – wyróżnia się ono modernistyczną i eksperymentalną urbanistyką, będąca odpowiedzią na potrzeby budownictwa międzywojennego. Osiedle to, wpisane do rejestru zabytków, powstało w latach 1928–1930 według projektów Paula Heima i Alberta Kemptera i jest częścią większej wizji urbanistycznej inspirowanej ideami Bauhausu.

Uskokowy układ przy torach bezpośrednio czerpie z przedwojennych wzorców urbanistycznych. Dodatkowo część elewacji planuje się pokryć klinkierem, co stanowi odwołanie do okolicznej historycznej zabudowy.

Wzdłuż ul. Krakowskiej zabudowa przyjmie układ schodkowy, co również nawiązuje do sposobu kształtowania kwartałów na Księżu Małym. Od strony terenów kolejowych przewidziano izolację zabudowy – na niższych kondygnacjach zostaną skoncentrowane usługi oraz garaże nadziemne, a na wyższych – mieszkalnych – korytarze układu galeriowego zabudowy, co znacząco poprawi akustykę, jednak jeśli będzie taka potrzeba, zostaną również zastosowane dodatkowe panele.

Maksymalna wysokość (7 kondygnacji) stanowi przedłużenie wysokości nowego osiedla powstającego przy ul. Krakowskiej. Jednak w części jest ona obniżona do 5 kondygnacji, aby lepiej wpisać się w panoramę Księża Małego.

Dodana zostanie tablica upamiętniająca historyczny komentarz.

Postulaty dotyczące zieleni i środowiska:

- a. **zwiększenie udziału zieleni/powierzchni biologicznie czynnej do 40–50%;**
- b. **duże zróżnicowanie biologiczne, w tym rośliny całoroczne/długokwitnące (zimozielone) dla funkcji regulacyjnej;**
- c. **wykorzystanie przestrzeni do zazielenienia, np. zielone pergole nad ścieżkami;**
- d. **zielone pergole nad ścieżkami.**
- e. **zastosowanie rozwiązań retencyjnych.**



Komentarz inwestora:

Obecnie powierzchnia biologicznie czynna jest liczona tylko dla terenu na gruncie, dodatkowo planowane są zielone dachy, które znacznie ją powiększą. Warto zaznaczyć, że sporą część powierzchni biologicznie czynnej stanowi zieleń na gruncie rodzimym, co umożliwia pojawienie się zieleni wysokiej.

Będziemy starać się zaprojektować zieleń w sposób zapewniający maksymalną możliwą bioróżnorodność. Wykorzystamy zieleń istniejącą i uzupełnimy ją licznymi nowymi nasadzeniami.

Wyjściowe założenia projektowe zakładają wprowadzenie jak największej ilości zieleni. Oprócz tej na dziedzińcach projektujemy zielone dachy, a także pnącza na platformie garażowej.

W projekcie zagospodarowania terenu planujemy przewidzieć miejsce na ogrody deszczowe i niecki bioretencyjne. Znaczną część działki stanowi zieleń na gruncie rodzimym, która umożliwia retencję.

Postulaty dotyczące otoczenia

Postulaty dotyczące infrastruktury komunikacyjnej i transportowej:

- a. Poszerzenie przepustowości jezdni, chodników i lepsze oświetlenie ulic.
- b. Utwardzone podłoże tramwajowe dla autobusów (124 i 134).
- c. Wydzielenie buspasów na ulicach: Karwińskiej, Opolskiej i Krakowskiej.
- d. Wydłużenie cyklu sygnalizacji świetlnej dla skrętów.
- e. Przebudowa skrzyżowań (np. park Wschodni), przesunięcie torów, płyty dla autobusów.
- f. Dodatkowy kurs tramwajowy ok. 8 rano.
- g. Pas rozbiegowy lub osobny pas do skrętu/wjazdu.
- h. Rozszerzenie drogi na odcinku Krakowska-Opolska.
- i. Ścieżki rowerowe, chodniki dla pieszych.
- j. Połączenie drogowe z ul. Krakowską bez ingerencji w ul. Karwińską.
- k. Zobowiązanie do partycypacji w zwiększeniu częstotliwości tramwajów.
- l. Rozbudowa infrastruktury przystankowej.
- m. Przystanki z elektronicznymi tablicami.
- n. Doświetlenie ulic prostopadłych do Opolskiej i Krakowskiej (całe Księże Małe i Wielkie).
- o. Naprawa dziur w ulicach i chodnikach. Poszerzenie przepustowości dróg dojazdowych do centrum.
- p. Modernizacja przystanku tramwajowego i przejścia dla pieszych.



- q. Doświetlenie i rozbudowa chodnika przy ul. Rybnickiej do ul. Świątnickiej.
- r. Utwardzenie ulicy Górnośląskiej.
- s. Doświetlenie alejek w parku Wschodnim (od ul. Krakowskiej do Rybnickiej).
- t. Budowa chodników i oświetlenia przy ul. Popielskiego.
- u. Budowa chodnika przy ul. Pszczyńskiej.

Komentarz inwestora: Postulat częściowo uwzględniony. Plany w zakresie infrastruktury komunikacyjnej i transportowej są ustalane we współpracy ze ZDIUM (Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu). Jeżeli taka potrzeba będzie zgłoszona, to inwestor wpisze ją na listę inwestycji towarzyszących. Warto jednak pamiętać, że zazwyczaj Miasto wskazuje inwestorom zadania bezpośrednio związane z otoczeniem lokalizacji inwestycji.

Opinie i postulaty dotyczące edukacji, szkół i placówek społecznych:

- a. Dodatkowa szkoła podstawowa, przedszkole i żłobek.
- b. Szkoły alternatywne z miejskim dofinansowaniem (w tym: chrześcijańskie).
- c. Przedszkole muzyczno-językowe z dofinansowaniem i placem zabaw.
- d. Żłobek z dofinansowaniem, podejściem bliskościowym i placem zabaw.
- e. Centrum z zajęciami dodatkowymi dla dzieci, młodzieży, dorosłych (sport, sztuka, nauka, robotyka).
- f. Rozbudowa CAL Księżę (dodatkowe piętro).
- g. Remont boiska przy SP99 od ul. Bytomskiej.
- h. Utworzenie centrum rozwoju i aktywności dzieci i młodzieży (dawniej świetlice środowiskowe) lub młodzieżowego domu kultury (MDK).
- i. Nowa, dodatkowa biblioteka z dużą strefą czytelnictwa dla dzieci.
- j. Przebudowa budynku dla uczniów klas 1 w SP 99.

Komentarz inwestora: Opinia częściowo uwzględniona. Plany w zakresie rozbudowy instytucji edukacyjnych są ustalane we współpracy z Departamentem Edukacji Urzędu Miejskiego Wrocławia. Jeżeli taka potrzeba będzie zgłoszona, to inwestor wpisze ją na listę inwestycji towarzyszących. Warto jednak pamiętać, że zazwyczaj Miasto wskazuje inwestorom zadania bezpośrednio związane z otoczeniem lokalizacji inwestycji.



Postulaty dotyczące zieleni, środowiska i rekreacji:

- a. skatepark (podobny do tego w Siechnicach);
- b. strefy sportowe (boisko, street workout);
- c. wybieg dla psów;
- d. siłownia terenowa w parku Wschodnim;
- e. brak małego miasteczka ruchu drogowego dla dzieci;
- f. brak miejsca na lodowisko w okresie zimowym.

Komentarz inwestora: Opinia częściowo uwzględniona. Plany w zakresie zieleni, środowiska i rekreacji są ustalane głównie we współpracy z Zarządem Zieleni Miejskiej i Wydziałem Środowiska UM. Jeżeli taka potrzeba będzie zgłoszona, to inwestor wpisze ją na listę inwestycji towarzyszących. Warto jednak pamiętać, że zazwyczaj Miasto wskazuje inwestorom zadania bezpośrednio związane z otoczeniem lokalizacji inwestycji.

Postulaty dotyczące parkingów, miejsc postojowych i ruchu drogowego:

- a. więcej miejsc parkingowych na całym osiedlu;
- b. dodatkowy parking przy parku Wschodnim (dla weekendowych odwiedzających);
- c. parkingi przy ul. Skibińskiego.

Komentarz inwestora: W projekcie przewidziano jedno miejsce parkingowe na mieszkanie (w garażu podziemnym lub na platformie garażowej); parametr ten jest zgodny z wytycznymi ustawy lex deweloper. Przy torach kolejowych zaplanowano także 85 dodatkowych miejsc parkingowych; te miejsca przeznaczone będą dla klientów lokali usługowych oraz gości.

Bilansowanie miejsc parkingowych miało na celu zachowanie jak największej powierzchni biologicznie czynnej.

Postulaty dotyczące sportu, fitnessu i infrastruktury medycznej:

- a. siłownia terenowa (street workout);
- b. basen kryty i zewnętrzny z terenem rekreacyjnym;
- c. strefy sportowe (boisko, street workout);
- d. hala sportowa dla dzieci (piłka, zajęcia zorganizowane);



- e. siłownia plenerowa przy ul. Górnośląskiej (na wysokości Katowickiej 30-50);
- f. siłownia terenowa w parku Wschodnim.

Komentarz inwestora: W południowej części działki przewidziano miejsce na przestrzeń rekreacyjną z boiskami oraz siłownią na wolnym powietrzu. Postulat nieuwzględniony w zakresie kubaturowych obiektów sportowych (np. basen, boisko, hala sportowa).



Podsumowanie

Serdeczne podziękowania dla uczestniczek i uczestników

Dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom Osiedla Księżę oraz wrocławiankom i wrocławianom za aktywny udział w konsultacjach! Wasze zaangażowanie w czasie spotkania i wyrażone wypełnieniem formularza on-line czy przestaniem maili jest bardzo ważne i pomaga spojrzeć na projekt inwestycji z wielu perspektyw. Pozwala lepiej zrozumieć potrzeby Waszej społeczności i wzbogaca dialog społeczny.

Najczęstsze opinie i postulaty

Osoby biorące udział w konsultacjach zgłaszały następujące potrzeby:

1. Wybudowanie dużego dyskontu spożywczego

- W okolicy zdecydowanie brakuje podstawowych usług handlowych, w szczególności sklepu wielkopowierzchniowego (typu Lidl, Biedronka, Aldi, Netto), zamiast małych sklepów typu convenience, pozwalającego zaspokoić tylko podstawowe potrzeby.
- Mieszkańcy i mieszkanki domagają się, aby decyzja inwestycyjna wymagała od Inwestora zapewnienia lokalu usługowego o konkretnych, weryfikowalnych parametrach technicznych (np. powierzchni sali sprzedaży 1000–1500 m², minimalnej wysokości 4,8 m, posadzki o odpowiedniej nośności oraz wydzielonej strefy załadunkowej i placu manewrowego), co ma zagwarantować, że powstanie tam faktycznie duży dyskont, a nie tylko – mały sklep osiedlowy.

2. Rozwiązanie problemów komunikacyjnych i zakorkowania

- Wyrażono głębokie zaniepokojenie faktem, że ulice: Opolska i Krakowska są już obecnie skrajnie zakorkowane, a przez to – niewydolne. Dodanie setek



nowych samochodów z osiedla (przewiduje się przyrost o 600–700 aut) doprowadzi do całkowitego paraliżu komunikacyjnego.

- Wnioskowano o przebudowę układu drogowego przed rozpoczęciem inwestycji, wprowadzenie buspasów w ciągu ul. Krakowskiej i ul. Opolskiej oraz o zobowiązanie Inwestora do partycypacji w kosztach zwiększenia częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej, w tym tramwajów.

3. Rozbudowa infrastruktury edukacyjnej

- Wskazano na przeciążenie pobliskiej szkoły – SP 99 – i potrzebę budowy nowej szkoły podstawowej, przedszkola i żłobka, ponieważ osiedle dla planowanej liczby mieszkańców i mieszkank (1200–1500 osób) może wiązać się z liczbą około 250–300 dzieci dodatkowo w już istniejących placówkach.

4. Infrastruktura rekreacyjna i zieleni

- Postulowano zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej (z 32–33% do co najmniej 40–50%) w celu poprawy retencji wód i mikroklimatu.
- Wnoszono o budowę dużej i zróżnicowanej infrastruktury rekreacyjnej dla wszystkich mieszkańców i mieszkank, w tym basenu sportowego, dużych i dostosowanych do różnych grup wiekowych placów zabaw oraz nowoczesnego skateparku.

Generalna opinia jest następująca: budowa kolejnych bloków mieszkalnych bez uprzedniego uzupełnienia opisanych powyżej braków (usługi, komunikacja, edukacja) jest nielogiczna i nie odpowiada faktycznym potrzebom społeczności lokalnej.



il. 2. Wizualizacja inwestycji

Zebrane opinie i sugestie

Wszystkie zgłoszone opinie zostały starannie udokumentowane w niniejszym raporcie. Dokument ten:

- zostanie przesłany osobom uczestniczącym w konsultacjach;
- będzie publicznie dostępny na stronie: <https://www.krakowska119.pl/>.

Charakter konsultacji

Konsultacje społeczne są formalnym wymogiem wynikającym z procedury określonej przez Zarządzenie Prezydenta Wrocławia. Nie oznaczają one ostatecznej decyzji dotyczącej planowanej inwestycji, ale odegrały kluczową rolę w:

- zdiagnozowaniu wątpliwości dotyczących inwestycji;
- zebraniu cennych sugestii na temat inwestycji i projektów towarzyszących.

Dalsze kroki

- Wyniki konsultacji zostaną zaprezentowane Radzie Osiedla Księża, która zostanie poproszona o wyrażenie opinii w tej sprawie.



- Raport z konsultacji zostanie dołączony do prewniosku składanego przez inwestora do Rady Miasta Wrocławia.

Ostateczną decyzję podejmie Rada Miejska Wrocławia, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 195), znanej jako specustawa mieszkaniowa (Lex Deweloper).



Informacje o inwestorze, projektancie i realizatorze konsultacji



TelForceOne – inwestor

TelForceOne S.A. to polska firma z Wrocławia, założona w 2001 r. i specjalizująca się w produkcji i dystrybucji elektroniki użytkowej, w tym smartfonów, akcesoriów GSM oraz oświetlenia LED. Rozwija własne marki jak myPhone, Hammer i Forever. Obecnie spółka nosi się z zamiarem wyprowadzenia swoich biur i magazynów generujących duży ruch kołowy, zarówno osobowy, jak i ciężarowy z ul. Krakowskiej poza obwodnicę miejską. Na potrzeby realizacji inwestycji powołano spółkę Kaps Investment Sp. z o.o.



Maćków Pracownia Projektowa – projektant

Cechą charakterystyczną naszej architektury jest budowanie każdego projektu w oparciu o konkretny kontekst przestrzenny, kulturowy, estetyczny i funkcjonalny. Efektem jest różnorodność przestrzenna i formalna, którą czysto technicznie można nazwać brakiem stylu. Kształtowanie formy pozostaje w tej sytuacji drugorzędne i jest pochodną innych poszukiwań. Paradoksalnie najtrudniejsze bywa projektowanie w miejscu pozbawionym silnego kontekstu.



Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS) – realizator konsultacji

Wrocławska organizacja pozarządowa, która od 8 lat specjalizuje się w promowaniu partycypacji społecznej i edukacji. Wspieramy samorządy w realizacji konsultacji społecznych w miastach takich jak Wrocław, Poznań, Warszawa, Olsztyn, Opole czy Lublin. Naszą specjalnością są również zaawansowane formy deliberacyjne, w tym narady i panele obywatelskie. Organizujemy zarówno kameralne spotkania, np. na podwórkach czy w remizach strażackich, jak i wydarzenia o dużej skali, angażujące w procesy decyzyjne całe społeczności lokalne.



Il. 3 Wizualizacja inwestycji



Załącznik 1

Notatka ze spotkania konsultacyjnego

Data: 20.11.2025 r, godz. 17.30

Liczba osób: 9

Miejsce: ul. Krakowska 119, siedziba firmy TelForceOne

Osoby obecne: przedstawiciele inwestora, projektant – przedstawiciel firmy

Maćków, przedstawiciele FEPS

Spotkanie otworzył prezes FEPS, witając gości i przedstawiając agendę spotkania.

Następnie projektant opowiedział o koncepcji planowanej zabudowy.

Pytania zadane podczas spotkania

- Do kiedy zostanie złożony wniosek do Rady Miasta w sprawie zagospodarowania ul. Krakowskiej 119?
- Czy państwo wiedzą, co znajdowało się na tym terenie przed wojną i czy w związku z tym będą prowadzone dodatkowe prace?
- Czy uwzględnili Państwo kwestię pojazdów poruszających się z dużymi prędkościami przy samej działce inwestycji (kwestia wibracji, uciążliwości związane z szybką koleją itp.)?
- Czy inwestor słyszał plotki i może je potwierdzić: o nowej stacji kolejowej lub przystanku przy ul. Krakowskiej?
- Czy w ramach ustawy lex deweloper są państwo zobowiązani do budowy inwestycji towarzyszących?
- Czy mają państwo jakieś pomysły na inwestycję towarzyszącą?
- Czy cała powierzchnia usługowa jest przeznaczona na małe usługi gospodarcze, czy może też na większe?
- Jakie państwo przewidują rozwiązanie komunikacyjne? Za kilka lat przewidziane są 3 linie tramwajowe, co oznacza kursowanie tramwaju co 1,5



do 2 minut. Jak państwo planują rozwiązać wyjazd samochód z osiedla na ul. Krakowską (uwzględniając i nie zmianę ul. Krakowskiej w aleję)?

- Czy uwzględniają państwo to, że ruch na ul. Krakowskiej będzie jeszcze zwiększony?
- Ile obecnie na ul. Krakowskiej 119 parkuje samochodów?
- Czy państwo przewidują jakiś pas rozbiegowy lub osobny pas do skrętu lub wjazdu na teren inwestycji?
- Czy będą państwo uczestniczyć w konsultacjach dotyczących ulic Krakowskiej i Opolskiej (“Jaka będzie Opolska z nową trasą tramwajową?”)
- Ile kondygnacji będą miały budynki przy ul. Krakowskiej 119?
- Jak wysoka może być zabudowa na ul. Krakowskiej 119?
- Czy inwestor już rozmawiał z Miastem?
- Czy państwo mają pomysł na wygląd budynków?
- Jakie będą przestrzenie zielone wewnątrz planowanych inwestycji?
- Jakie będą miniparki na terenie inwestycji?
- Kiedy powstanie inwestycja?
- Czy mają już państwo zgodę na ewentualnie wybudowanie magazynu zamiast mieszkań?
- Jaki byłby ruch ciężarowy, gdyby zamiast budowy zabudowy mieszkaniowej zdecydowali się państwo na nową halę magazynową?

Opinie zgłoszone podczas spotkania

- Należy pamiętać, że przed wojną znajdował się tu cmentarz.
- Propozycja, aby jeden lokal usługowy był duży, np. 1000 m², z przeznaczeniem na dyskont.
- Warto, by projektanci wzięli udział w konsultacjach miejskich pn. “Jaka będzie Opolska z nową trasą tramwajową?”
- Przy tak dużej liczbie nowych inwestycji mieszkaniowych przydałaby się szkoła.



- Należy nawiązać wyglądem fasady budynku do Starej Pralni i innych budynków blisko inwestycji.
- Należy wybudować dodatkowy parking przy Parku Wschodnim, bo w weekendy parkują tam ludzie idący do parku.
- Propozycja budowy parkingów przy ul. Skibińskiego (inwestycja towarzysząca).
- Jeśli powstanie przestrzeń usługowa na ok. 1000 metrów kwadratowych, to obok niego powinny być miejsca parkingowe miejsca dostępne dla wszystkich.
- Prośba o rozważenie budowy budynków o maksymalnej wysokości 6 kondygnacji.

Załącznik 2

Nadesłane pisma i wiadomości

W czasie trwania konsultacji otrzymaliśmy 6 opinii nadesłanych pocztą elektroniczną. Poniżej znajduje się ich pełna treść. Zachowano pisownię oryginalną i usunięto dane osobowe.

Wiadomość e-mail nr 1

Szanowni państwo,

Poniżej odpowiedzi co do pytań dotyczących krakowskiej 119.

1. W okolicy zdecydowanie brakuje podstawowych usług — przede wszystkim możliwości robienia zakupów. Mieszkańcy już teraz mają ograniczony dostęp do sklepów, a zamiast uzupełniać te braki, planuje się budowę kolejnych mieszkań, co jest po prostu nielogiczne. Najpierw powinna powstać infrastruktura: sklepy, tereny zielone, miejsca rekreacji i lepsze połączenia komunikacyjne. Już dziś Opolska jest zakorkowana, a obecna infrastruktura nie jest przygotowana na tak duże obciążenie.



2. Największym zagrożeniem jest drastyczny wzrost liczby mieszkańców — przy 750–800 mieszkaniach wprowadzi się tu przerażająca ilość ludzi. Tak duże zagęszczenie nie jest na rękę obecnym mieszkańcom i znacząco pogorszy komfort życia. Już teraz Opolska jest zakorkowana, a kolejny tysiąc nowych mieszkańców tylko zwiększy hałas, zanieczyszczenie i problemy komunikacyjne.

Dodatkowo w okolicy brakuje podstawowych usług, przede wszystkim sklepów, w których można by zrobić codzienne, spokojne zakupy. Tymczasem zamiast uzupełnić te braki, planuje się budowę kolejnych bloków mieszkalnych, co jest nielogiczne i nie odpowiada faktycznym potrzebom obecnych mieszkańców. Najpierw powinna powstać infrastruktura handlowo-usługowa, a dopiero później kolejne budynki mieszkalne.

Aby temu zapobiec, konieczne jest najpierw rozbudowanie układu drogowego, poprawa transportu publicznego i infrastruktury rowerowej oraz zapewnienie odpowiedniej liczby sklepów i usług. Dopiero wtedy można rozważać dalszą zabudowę — najlepiej w mniejszej skali lub etapami, aby okolica miała szansę dostosować się do zmian.

Wiadomość e-mail nr 2

Dzień dobry,

Zwracam się z prośbą o potwierdzenie otrzymania opinii dotyczącej inwestycji przy ul. Krakowskiej 119 we Wrocławiu, wysłanej dnia 21.11.2025 o godzinie 14:20 poprzez formularz internetowy, ze wskazaniem mojego adresu mailowego. Poniżej wstawiam treść wysłanej opinii.

Treść opinii:

1. Odpowiedź na pytanie nr 1

Niniejszym przesyłam opinię dotyczącą inwestycji, przygotowaną z myślą o przekazaniu Inwestorowi w ramach konsultacji organizowanych przez FEPS. Celem



opinii jest jednoznaczne wskazanie braków funkcjonalnych w otoczeniu oraz sformułowanie konkretnych postulatów technicznych, urbanistycznych i logistycznych, które umożliwią realne ulokowanie dyskontu spożywczego na parterze zabudowy usługowej, a nie jedynie najmniejszego sklepu convenience. W znacznej odległości od ul. Krakowskiej 119 brak jest dyskontu spożywczego (Biedronka/ Lidl/Netto), funkcjonuje tylko jedna Żabka i kilka małych sklepów osiedlowych o ograniczonym asortymencie i relatywnie wyższych cenach. Postuluję, aby decyzja wydana w trybie lex deweloper wymagała od Inwestora zapewnienia możliwości lokalizacji dyskontu spożywczego poprzez wpisanie poniższych, weryfikowalnych parametrów lokalu usługowego (sugestia zakresów, z możliwością doprecyzowania w uzgodnieniach z operatorem):

- Powierzchnia sali sprzedaży netto: sugerowana 1000–1500 m²; ewentualnie elastycznie 1200–2000 m² w zależności od analizy rynkowej,
- Łączna powierzchnia lokalu z zapleczem: sugerowana 1500–2200 m²; opcjonalnie do 2500 m² przy zwiększonych potrzebach magazynowych,
- Wysokość netto sali sprzedaży: min. 4,8 m,
- Nośność posadzki: strefa sprzedaży min. 5 kN/m²; strefa magazynowa min. 7,5–10 kN/m² (w zależności od planowanej intensywności składowania i użycia wózków/ palet),
- Brama załadunkowa: min. 3,5 m × 3,0 m; wyodrębnione zaplecze załadunkowe z placem manewrowym umożliwiającym obsługę pojazdów dostawczych (parametry manewrowe do potwierdzenia z operatorem, np. możliwość zawracania pojazdów o długości 12–16 m),
- Nośność i konstrukcja drogi dojazdowej: nawierzchnia i podbudowa drogi dojazdowej powinny być zaprojektowane i wykonane tak, aby dopuszczały przejazd i manewry pojazdów dostawczych o masie dopuszczalnej do 12–16 t oraz obciążenia osiowo-nawierzchniowe typowe dla samochodów dostawczych; alternatywnie minimalne przenoszenie obciążeń osiowych $\geq$



100 kN/osię oraz odpowiednia szerokość jezdni (min. 5 m dla ruchu jednokierunkowego; 9 m dla dwukierunkowego),

- Możliwość łączenia sąsiadujących modułów usługowych w jeden lokal bez konieczności przebudowy konstrukcji,
- Wejścia i witryny skierowane ku głównym ciągom pieszym/ ulicznym dla zapewnienia widoczności i dostępności.
- Inwestor powinien przedstawić analizę rynku (market study) oraz dowód prowadzonych negocjacji z co najmniej jednym dużym operatorem dyskontowym albo oświadczenie o przygotowaniu lokalu spełniającego powyższe parametry do natychmiastowego najmu. Uwaga: w tej opinii nie przeprowadzono weryfikacji terenowej pod kątem możliwości dostępu od strony terenów kolejowych; jeżeli taki dostęp istnieje, strefa dostaw winna być zaprojektowana adekwatnie; jeżeli nie, Inwestor powinien wskazać konkretną stronę dojazdu dla dostaw.

2. Odpowiedź na pytanie nr 2

Ryzyko: zamiast dyskontu powstanie tylko mały sklep convenience (Żabka/ Stokrotka mini). Środek zapobiegawczy: Inwestor powinien przedstawić dowód negocjacji z dużym operatorem dyskontowym lub niezależną analizę ekonomiczną wykazującą wykonalność dyskontu oraz zapewnić w decyzji lex deweloper wpisanie minimalnych parametrów lokalu.

Ryzyko: projekt architektoniczno-konstrukcyjny uniemożliwi lokalizację dyskontu (niewystarczające wysokości, nośności, układ). Środek zapobiegawczy: obowiązek spełnienia konkretnych parametrów technicznych (wysokość, nośność posadzki, brama załadunkowa, zaplecze) wpisanych w decyzję oraz obowiązek przedstawienia projektu technicznego wykazującego zgodność przed wydaniem pozwolenia na użytkowanie części usługowej.

Ryzyko: brak wyodrębnionej przestrzeni manewrowej i odpowiednich dojazdów dla dostawców uniemożliwi obsługę dyskontu. Środek zapobiegawczy: wymóg



zapewnienia wyodrębnionej strefy dostaw z placem manewrowym umożliwiającym rozładunek pojazdów dostawczych lub przedstawienie alternatywnej, udokumentowanej i zaakceptowanej przez operatora logistyki.

Ryzyko: dzielenie lokalu na małe moduły prowadzące do wynajmu przez drobnych najemców zamiast jednego dyskontu. Środek zapobiegawczy: zakaz dzielenia lokalu dedykowanego pod dyskont bez zgody organu wydającego decyzję lex deweloper oraz bez przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych i analizy zastępczej.

Ryzyko: Inwestor formalnie spełni jedynie nieprecyzyjne wymagania, co doprowadzi do powstania rozwiązania niespełniającego oczekiwań mieszkańców. Środek zapobiegawczy: wymaganie weryfikowalnej dokumentacji (projekty techniczne z parametrami konstrukcyjnymi, szczegółowa analiza rynku, dowody negocjacji z operatorem) jako warunku uruchomienia użytkowania części usługowej; w przypadku niespełnienia tych wymagań — wstrzymanie użytkowania części handlowej do czasu korekty.

Proszę FEPS o potraktowanie tej opinii jako stanowiska techniczno-społecznego mieszkańców, które różni się od powtarzających się, ogólnych uwag typu „chcemy sklepu”. Niniejszy postulat nie ogranicza się do deklaracji potrzeby handlu, lecz formułuje wiążące i mierzalne wymagania urbanistyczne, techniczne i logistyczne (powierzchnia, wysokość, nośność posadzki, konstrukcja drogi dojazdowej, strefa załadunku, możliwość łączenia modułów, dowody negocjacji z operatorem). Proszę, aby opinia została w raporcie zarejestrowana oddzielnie i przekazana Inwestorowi jako jasne oczekiwanie mieszkańców, że planowana przestrzeń usługowa ma być rzeczywiście przygotowana i parametryzowana do najmu przez operatora dyskontowego, a nie pozostawiona swobodzie, która może doprowadzić do realizacji wyłącznie małego sklepu convenience.



Wiadomość e-mail nr 3

Szanowni Państwo,

W związku z konsultacjami dotyczącymi inwestycji przy ul. Krakowskiej 119, przedstawiam swoje uwagi i pytania:

1. Czego brakuje w okolicy i co należy uwzględnić w planowaniu inwestycji?

- Najbliższa Szkoła Podstawowa nr 99 przy ul. Głubczyckiej liczy ok. **378 uczniów** i już dziś jest przeciążona. Osiedle dla **1200–1500 mieszkańców** oznacza przyrost o ok. **250–300 dzieci**, co bez budowy nowej szkoły i przedszkola doprowadzi do przepełnienia placówek i nauki na drugą zmianę.
- Brakuje dużego sklepu spożywczego – planowane **2200 m² powierzchni usługowej** nie zastąpi supermarketu o powierzchni **4000–6000 m²**.
Najbliższe centrum handlowe znajduje się ok. **1 km od osiedla**, co oznacza konieczność codziennych dojazdów samochodem.
- Infrastruktura komunikacyjna jest niewystarczająca: ul. Opolska i Krakowska należą do najbardziej zakorkowanych arterii Wrocławia, a wyjazd ze Skibińskiego w Krakowską jest wyjątkowo niebezpieczny. Przystanek tramwajowy i przejście dla pieszych wymagają modernizacji.
- Powierzchnia biologicznie czynna na poziomie **32–33%** jest zbyt niska – dla intensywnej zabudowy powinno to być co najmniej **40–50%**, aby zapewnić retencję wód i poprawę mikroklimatu.

2. Jakie zagrożenia wiążą się z inwestycją i jak można im zapobiec?

- Inwestor sam wskazuje, że **500 pracowników biur TelForceOne S.A. generuje duży ruch kołowy**. Osiedle dla **1200–1500 mieszkańców** oznacza trzykrotnie większe obciążenie – przyjmując, że ok. **50–60% gospodarstw**



domowych posiada samochód, daje to dodatkowe **600–700 aut** w codziennym ruchu.

- Przepętnienie szkół i przedszkoli – przyrost o **250–300 dzieci** spowoduje konieczność nauki na drugą zmianę i dodatkowych dojazdów.
- Brak dużego sklepu (2200 m² usług zamiast supermarketu o powierzchni 4000–6000 m²) spowoduje konieczność częstych podróży samochodem do centrum handlowego oddalonego o **1 km**, co zwiększy korki i emisję spalin.
- Zbyt mała powierzchnia biologicznie czynna (**32–33% zamiast 40–50%**) pogorszy warunki środowiskowe i zwiększy ryzyko miejskiej wyspy ciepła.
- Garaże nadziemne od strony torów stworzą barierę wizualną, a bliskość torów oznacza hałas i drgania.

Propozycje rozwiązań: Budowa szkoły i przedszkola, zapewnienie dużego sklepu spożywczego, przebudowa układu drogowego i transportu publicznego, zwiększenie udziału zieleni oraz zastosowanie ekranów akustycznych i rozwiązań estetycznych od strony torów.

Proszę o odniesienie się do powyższych kwestii i wskazanie, jakie działania planowane są w celu zminimalizowania opisanych problemów.

Z poważaniem

Wiadomość e-mail nr 4

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi planowanej inwestycji mieszkaniowej przy ul. Krakowskiej 119 (strona projektu: krakowska119.pl), niniejszym zgłaszam swoje uwagi i zastrzeżenia dotyczące obsługi komunikacyjnej projektowanego osiedla.



Jako mieszkaniec tej okolicy wyrażam głębokie zaniepokojenie wpływem nowej inwestycji na już teraz skrajnie trudną sytuację drogową w naszej dzielnicy. Moje zastrzeżenia dotyczą następujących kwestii:

- Drastyczne pogorszenie przepustowości: Realizacja inwestycji o takiej skali wiąże się z wprowadzeniem do ruchu setek nowych samochodów osobowych. Układ drogowy w rejonie ul. Krakowskiej i Opolskiej jest już obecnie niewydolny.
- Paraliż komunikacyjny w godzinach szczytu: Obecni mieszkańcy każdego dnia borykają się z ogromnymi trudnościami przy wyjeździe z osiedla w godzinach porannych oraz przy powrocie po południu. Dołożenie kolejnego generatora ruchu bez przebudowy infrastruktury doprowadzi do całkowitego zakorkowania wyjazdów z osiedli.

W związku z powyższym, wnioskuję o:

- Uzależnienie zgody na inwestycję od wprowadzenia rozwiązań priorytetowych dla komunikacji zbiorowej. Sama budowa mieszkań bez zapewnienia sprawnego transportu jest działaniem na szkodę obecnych mieszkańców.
- Wydzielenie osobnych buspasów w ciągu ul. Krakowskiej i Opolskiej, które pozwolą na płynny przejazd autobusów, niezależnie od zatorów drogowych.
- Zobowiązanie inwestora do partycypacji w kosztach zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów obsługujących ten rejon lub rozbudowy infrastruktury przystankowej, aby transport szynowy stał się realną alternatywą dla samochodów prywatnych nowych mieszkańców.

Proszę o uwzględnienie powyższych postulatów w dalszym procedowaniu wniosku oraz w ewentualnej umowie urbanistycznej z inwestorem.

Z poważaniem,



Wiadomość e-mail nr 5

Wspólne opinie zebrane na temat inwestycji, po wspólnych rozmowach z sąsiadami i mieszkańcami osiedla Księża Małe i Księża Wielkie

Jeśli mają powstać kolejne mieszkania na Księżu, chcemy, aby przy okazji z deweloperem podjąć działania aby osiedle Księża stało się tzw. „Osiedlem Kompletnym”.

To projekt Wrocławia mający na celu stworzenie osiedli, które zaspokajają podstawowe potrzeby mieszkańców, ma swój charakter, zapewnia dostęp do zieleni i ułatwia codzienne życie. Chodzi o koncepcję "miasta krótkich odległości", gdzie usługi, rekreacja i życie społeczne są dostępne w zasięgu spaceru, a same osiedla są przyjazne dla klimatu i zrównoważone.

Już część osiedli we Wrocławiu zostało jako takie osiedla zakwalifikowane.

Obejmuje to **Zaspokajanie podstawowych potrzeb**: dostęp do usług (komercyjnych i społecznych) w bliskim sąsiedztwie, **Zieleń**: Dostęp do parków, skwerów i terenów rekreacyjnych, **Mobilność**: Ułatwiony ruch pieszy i rowerowy, dobra komunikacja publiczna, **Życie społeczne**: Miejsca spotkań i przestrzeń do relacji sąsiedzkich, **Zrównoważony rozwój**: Dbłość o ekologię i odporność na zmiany klimatu.

Wszystkim zależy nam na dobrej infrastrukturze, aby dobrze żyło się również mieszkańcom niezmotoryzowanym, a dobra infrastruktura zmniejsza potrzeby przemieszczania się mieszkańców w inne części Wrocławia tym samym zmniejszając korki i oszczędzając czas mieszkańców.

W związku z tym, przesyłamy propozycje co powinno powstać, w ramach przestrzeni samej inwestycji oraz terenów towarzyszących na Księżu, aby te podstawowe potrzeby były zaspokojone:

- **Infrastruktura sportowa na samej inwestycji:**



- Kryta siłownia ze strefą fitness w jednym z budynków mieszkalnych / osobnym budynku, również dla mieszkańców spoza inwestycji (typu Fitness academy)
- Siłownia na świeżym powietrzu oraz dobrej jakości boisko do: Piłki nożnej, Koszykówki, Siatkówki, ew. Tenisa ziemnego

- **Infrastruktura edukacyjna na samej inwestycji, lub dalszej części Księża:**

Dodatkowa szkoła podstawowa, przedszkole i żłobek z dobrą infrastrukturą.

Rozrastające się osiedla potrzebują dodatkowych miejsc dla dzieci w placówkach, niektórzy rodzice mają problem z zapisaniem dzieci do obecnych placówek.

- Po rozmowach z rodzicami dzieci w wieku szkolnym wynika, że jest duże zapotrzebowanie na szkołę / szkoły Alternatywne z miejskim dofinansowaniem, oraz szkoły chrześcijańskie (bądź oba na raz), wiele rodziców wozi dzieci do odległych części miasta szukając tego typu szkół
- Przedszkole muzyczno – językowe z miejskim dofinansowaniem, dobrą infrastrukturą typu plac zabaw
- Żłobek z miejskim dofinansowaniem, o bliskościowym podejściu, dobrą infrastrukturą typu plac zabaw
- Centrum z zajęciami dodatkowymi dla dzieci, młodzieży, dorosłych (sportowymi, typu taniec, karate) oraz artystycznymi (zajęcia muzyczne, plastyczne) i naukowymi (np. robotyka).

- **Sklep wielkopowierzchniowy dostępny cenowo mieszkańcom – np.**

Biedronka lub Lidl

- Sklep kosmetyczny typu Rossmann lub ew. Hebe, Superpharm
- Empik lub inny sklep papierniczy
- Action



- Centrum handlowe warzywno- owocowe, garmazeryjne (miejsce, gdzie mieszkańcy mogą załatwić podstawowe potrzeby, typu zegarmistrz)
- Centrum medyczne (przychodnia podstawowej opieki zdrowotnej, przychodnia wielospecjalistyczna)
- Sklep przystosowany do odbioru przesyłek (np. z Bonito, E-obuwie)
- Sklep stacjonarny obuwniczy
- Lody rzemieślnicze
- Przystępne cenowo restauracje tradycyjne, a także restauracje i zagraniczne, typu włoskie, japońskie, itd.
- Piekarnia ze stolikami / kawiarnia
- Miejsce, gdzie wieczorem można spotkać się ze znajomymi, bilard
- **Ważna dbałość o zapewnienie dużej powierzchni zieleni:**
 - **jak największa powierzchnia terenów zielonych na samej inwestycji**
 - wysokie zróżnicowanie biologiczne pod względem gatunków roślin, w tym wiele kwiatów i krzewów kwitnących
 - powierzchnia ta powinna zawierać wiele roślin całorocznych lub długokwitnących (tak zwane rośliny zimozielone, duży odsetek drzew iglastych które nie gubią igieł zimą lub kwiatów długo-kwitnących, tak aby roślinność pełniła funkcje regulacyjną dla mieszkańców również w miesiącach jesienno – zimowych
 - wykorzystanie przestrzeni do maksymalnego zazielenienia - ścieżki dla mieszkańców i pieszych nad którymi umieszczone są zielone pergole (podobne rozwiązania zastosowano na osiedlach deweloperskich w innych częściach miasta)
- **Otwarte place zabaw**
 - Ważne, aby były one WYSTARCZAJĄCO DUŻE, (a nie tylko symboliczne!), aby mogło się spokojnie bawić 30-40 dzieci obok siebie,



gdyż zapotrzebowanie na otwarte place zabaw również jest BARDZO DUŻE w tej części miasta, oraz dostosowane do potrzeb różnych grup wiekowych, od dzieci małych do w nastoletnich.

Warto maksymalnie wykorzystać przestrzeń, również w pionie, robiąc np. drabinkę do wspinania (np. stożki i kwadraty liniowe, zawierające zabezpieczenia pod każdą warstwą, dzieci mogą dostosować stopień trudności do wieku, wchodząc wyżej lub niżej), zjeżdżalnie zarówno dla małych, jak i dużych dzieci, w tym pośredniej wysokości i wysokie zjeżdżalnie kręcone.

- **Infrastruktura sportowa uzupełniająca na Księżu, w ramach działań towarzyszących:**

- Małe miasteczko ruchu drogowego dla dzieci
- Basen sportowy, może być częścią większego budynku
- Miejsce na lodowisko w okresie zimowym

- **Inne inwestycje uzupełniające na Księżu, w ramach działań towarzyszących:**

- Ścieżki rowerowe
- Doświetlenie ulic prostopadłych do Opolskiej i Krakowskiej, przez całe Księżę Małe oraz Księżę Wielkie
- Naprawa dziur w ulicach i chodników
- Przystanki z elektronicznymi tablicami

Wiadomość e-mail nr 6

Oprócz supermarketu typu duży dyskont na inwestycji, wspaniale byłoby gdyby na inwestycji powstało:

1. Nowe CENTRUM ROZWOJU I AKTYWNOŚCI DZIECI I MŁODZIEŻY, dawniej świetlice środowiskowe, wspierające rodziców i zapewniające ciekawe



zajęcia dla dzieci potrzebujących, o różnym statusie materialnym; tu lista obecnych placówek, <http://swietlice-srodowiskowe.pl/szczegoly/>.

Alternatywnie, mógłby powstać Młodzieżowy Dom Kultury - również pełniący opisaną wyżej funkcję społeczną, z różnorodnymi ciekawymi cotygodniowymi zajęciami z bardzo dużym dofinansowaniem.

2. Nowa, dodatkowa biblioteka z szeroką strefą czytelniczą dla dzieci.



Il. 4. Wizualizacja inwestycji

Załącznik 3

Opinie z formularza

Poniżej znajdują się oryginalne treści zgłoszone poprzez formularz opinii.

Zachowano pisownię oryginalną i usunięto dane osobowe, a także opinie o identycznej treści zgłoszone po kilka razy.



Odpowiedzi na pytanie 1

Czego brakuje w okolicy planowanej inwestycji i co należy uwzględnić przy jej planowaniu, by lepiej odpowiadała na potrzeby mieszkańców i mieszkańek?

1. Generalna przebudowa budynku dla uczniów klas 1 w szkole podstawowej numer 99.
2. Nie potrzeba żadnych nowych inwestycji w okolicy!
3. Zdecydowanie brakuje sklepu wielkopowierzchniowego, drogerii, księgarni, bankomatów, pasmanterii, piekarni, warzywniaka i innych. Sprzedaż na osiedlu oparta jest na Żabkach – chociaż to chyba znak naszych czasów..
4. Ruch dla wjeżdżających i wyjeżdżających z osiedla będzie łączył się z drogą krajową nr 94 – w jaki sposób będzie to zorganizowane, biorąc pod uwagę ogromne korki, które tworzą się codziennie w tym miejscu?
5. Niniejszym przesyłam opinię dotyczącą inwestycji, przygotowaną z myślą o przekazaniu Inwestorowi w ramach konsultacji organizowanych przez FEPS. Celem opinii jest jednoznaczne wskazanie braków funkcjonalnych w otoczeniu oraz sformułowanie konkretnych postulatów technicznych, urbanistycznych i logistycznych, które umożliwią realne ulokowanie dyskontu spożywczego na parterze zabudowy usługowej, a nie jedynie najmniejszego sklepu convenience. W znacznej odległości od ul. Krakowskiej 119 brak jest dyskontu spożywczego (Biedronka/ Lidl/ Netto), funkcjonuje tylko jedna Żabka i kilka małych sklepów osiedlowych o ograniczonym asortymencie i relatywnie wyższych cenach. Postuluję, aby decyzja wydana w trybie lex deweloper wymagała od Inwestora zapewnienia możliwości lokalizacji dyskontu spożywczego poprzez wpisanie poniższych, weryfikowalnych parametrów lokalu usługowego (sugestia zakresów, z możliwością doprecyzowania w uzgodnieniach z operatorem): - Powierzchnia sali



sprzedaży netto: sugerowana 1000–1500 m²; ewentualnie elastycznie 1200–2000 m² w zależności od analizy rynkowej, - Łączna powierzchnia lokalu z zapleczem: sugerowana 1500–2200 m²; opcjonalnie do 2500 m² przy zwiększonych potrzebach magazynowych, - Wysokość netto sali sprzedaży: min. 4,8 m, - Nośność posadzki: strefa sprzedaży min. 5 kN/m²; strefa magazynowa min. 7,5–10 kN/m² (w zależności od planowanej intensywności składowania i użycia wózków/ palet), - Brama załadunkowa: min. 3,5 m × 3,0 m; wyodrębnione zaplecze załadunkowe z placem manewrowym umożliwiającym obsługę pojazdów dostawczych (parametry manewrowe do potwierdzenia z operatorem, np. możliwość zawracania pojazdów o długości 12–16 m), - Nośność i konstrukcja drogi dojazdowej: nawierzchnia i podbudowa drogi dojazdowej powinny być zaprojektowane i wykonane tak, aby dopuszczały przejazd i manewry pojazdów dostawczych o masie dopuszczalnej do 12–16 t oraz obciążenia osiowo-nawierzchniowe typowe dla samochodów dostawczych; alternatywnie minimalne przenoszenie obciążeń osiowych ≥ 100 kN/osię oraz odpowiednia szerokość jezdni (min. 5 m dla ruchu jednokierunkowego; 9 m dla dwukierunkowego), - Możliwość łączenia sąsiadujących modułów usługowych w jeden lokal bez konieczności przebudowy konstrukcji, - Wejścia i witryny skierowane ku głównym ciągom pieszym/ulicznym dla zapewnienia widoczności i dostępności. Inwestor powinien przedstawić analizę rynku (market study) oraz dowód prowadzonych negocjacji z co najmniej jednym dużym operatorem dyskontowym albo oświadczenie o przygotowaniu lokalu spełniającego powyższe parametry do natychmiastowego najmu. Uwaga: w tej opinii nie przeprowadzono weryfikacji terenowej pod kątem możliwości dostępu od strony terenów kolejowych; jeżeli taki dostęp istnieje, strefa dostaw winna być zaprojektowana adekwatnie; jeżeli nie, Inwestor powinien wskazać konkretną stronę dojazdu dla dostaw.



6. Usługi w parterach spowodują, że po remoncie ul. Opolskiej będzie to reprezentacyjny wjazd do Wrocławia.
7. Przepustowej drogi dojazdowej!
8. Brak supermarketu, drogerii
9. Więcej miejsc parkingowych
10. Potrzeba tam centrum logistyczne
11. Sklepu typu: Lidl, Biedronka, fitness academy, sali zabaw dla dzieci
12. Duży market!!! Jakim cudem może powstać w tym miejscu tak duże osiedle bez marketu na całym osiedlu. Brak ogólnodostępnego fajnego placu zabaw. Brak ścieżek rowerowych, brak chodnika dla pieszych. Oczekuje że deweloper spełni te wszystkie oczekiwania.
13. Centrum handlowe i sklep wielopowierzchniowy typu Lidl, Biedronka. Hala sportowa.
14. Wszystkiego praktycznie a już szczególnie bardziej przepustowej drogi.
15. Istniejąca trasa tramwajowa powinna być, podobnie jak na Jagodnie, z podłożem utwardzonym, tak by stanowiła jednocześnie przejazd dla autobusów 124 i 134. Obecnie autobusy stoją w korku na zatłoczonej już ul. Opolskiej. Dodatkowe mieszkania nie rozładują korków, jedynie je zwiększą. Pozostali mieszkańcy powinni więc mieć alternatywę zarówno tramwaj i autobus na samodzielnym torze jednym, bezkolizyjnym z prywatnymi autami jadącymi ulicą.
16. Lidla nie ma.
17. Dyskontu spożywczego (Aldi, Biedronka, Lidl). Poszerzenie przepustowości jezdni. Chodniki i lepsze oświetlenie ulicy!!!!
18. Brak drożnej drogi wjazdowej i wyjazdowej z miasta inwestycja dodatkowo zwiększy korki nie mówią. O tym że ludzie po prostu z niej nie wyjadą i nie wjadą jeśli ktoś pojedzie od strony Opolskiej. W okolicy osiedla brakuje



sklepu typu Lidl, Biedronka, ale tego inwestycja nie przewiduje a właściwie w tym miejscu już można jechać do Selgrosa.

19.1 miejsce parkingowe per lokal to trochę mało w obecnych czasach, jeśli lokale są większe niż kawalerki to powinny zakładać dwa miejsca jednak.

20.Drogi dojazdowe do centrum miasta, brak buspas na ul. Karwińskiej dla autobusów jadących od strony Tarnogaju i Brochowa w kierunku ul. Opolskiej. Duże korki na tym odcinku.

21.Sklepy spożywcze inne niż Żabka - np. Dino lub inne o polskim kapitale.

22.Infrastrukturę dróg a nie – zabudowanie kolejnych wolnych miejsc.

23.Basen kryty i zewnętrzny z terenem rekreacyjnym.

24.Supermarketu!! Czegokolwiek większego niż Żabka i z cenami nie z kosmosu jak T&J albo Społem. Jakiejś formy wypoczynku np. basenu.

25.Sklepu wielkopowierzchniowego.

26.Porządny sklep wielkopowierzchniowy, Lidl/ Biedronka/ Aldi, na Księżu ciągle powstają tylko nowe bloki, bloki i jeszcze raz bloki, nic więcej.

27.Sklep typu Lidl, Biedronka, więcej restauracji, miejsc na śniadanie, np. Różana, ogólnie więcej lokali usługowych, aby można było wyjść ze znajomymi na kawę, jedzenie, drinka, latem posiedzieć w ogródku.

28.Basen, wybieg dla psów z dodatkowymi psimi atrakcjami typu tory przeszkód itp, sklep.

29.Siłownia terenowa typu street workout w parku Wschodnim.

30.Dużego, dobrze zaopatrzonego marketu ew.basen.

31.Chodnik i oświetlenie dla pieszych przy ul. Popielskiego.

32.Brak żłobków.

33.W obrębie osiedla są budowane kolejne budynki mieszkalne, tymczasem jesteśmy chyba jedynym osiedlem w całym Wrocławiu, które nie posiada jakiegokolwiek marketu (Aldi, Lidl, Biedronka), a miejsce na sklepy niestety się kurczy, przez powstające kolejne inwestycje mieszkalne. Kolejne



mieszkania zarówno te jak i osiedle naprzeciwko Selgrosa spowoduje jeszcze większe zakorkowanie okolicznych ulic (Krakowska, Karwińska, Al. Wielkiej Wyspy).

34. Basen

35. Jako mieszkanka okolicy uważam, że kluczowym elementem nowej inwestycji powinno być stworzenie funkcjonalnych i atrakcyjnych przestrzeni rekreacyjnych, z których mogliby korzystać zarówno mieszkańcy nowego osiedla, jak i okoliczni mieszkańcy. Szczególnie zależałoby nam na powstaniu nowoczesnego skateparku — podobnego do tego w Siechnicach. Tego typu obiekt jest realną odpowiedzią na potrzeby dzieci i młodzieży, których w tej części Wrocławia wciąż przybywa, a jednocześnie stanowi bezpieczne, dobrze zorganizowane miejsce aktywności zamiast jeżdżenia po chodnikach czy podwórkach. Poza skateparkiem warto, aby w projekcie znalazły się: – teren rekreacyjny z zielenią i miejscami odpoczynku, – bezpieczny plac zabaw, – strefy sportowe (np. boisko, street workout), – ciągi piesze i rowerowe prowadzone w sposób logiczny i spójny z resztą dzielnicy. Takie rozwiązania poprawią jakość życia mieszkańców, zwiększą bezpieczeństwo i stworzą nowoczesną przestrzeń, która będzie służyć całej lokalnej społeczności, a nie tylko samym nowym budynkom.

36. rozbudowa CAL Księża Remont boiska przy SP 99 od strony ul. Bytomskiej
Siłownia plenerowa przy ulicy Górnośląskiej na wysokości Katowicka 30–50.
Doświetlenie i rozbudowa chodnika przy ulicy Rybnickiej do ulicy
Świątnickiej.

37. Dobudowa piętra w CAL KSIĘŻE Doświetlenie alejek w Parku Wschodnim na odcinku od wejścia od ulicy Krakowskiej do wejścia od strony Rybnickiej
Budowa chodnika przy ulicy Pszczyńskiej Budowa chodnika przy ulicy
Popielskiego utwardzenie ulic Górnośląskiej.

38. Sklep wielkopowierzchniowy, ogólnodostępny plac zabaw, basen.



Odpowiedzi na pytanie 2

Jakie widzisz zagrożenia związane z planowaną inwestycją i jak można im zapobiec?

1. Na osiedlu brakuje jakiegokolwiek marketu. Taki miał powstać w tym miejscu. Liczymy na to, że na osiedlu powstanie miejsce na duży market (nie typu express, tylko standardowy Lidl lub Biedronka).
2. Ulica Opolska już teraz dusi się liczbą samochodów.
3. Korki i utrudnienia w ruchu który już nie przebiega płynnie. Brak sklepów, brak żłobków, brak usług. Uwzględnić ogólnodostępną przestrzeń usługowo-handlową.
4. Zwiększony ruch, który już jest ogromny i tworzące się koszmarnie korki.
5. Ryzyko: zamiast dyskontu powstanie tylko mały sklep convenience (Żabka/Stokrotka mini). Środek zapobiegawczy: Inwestor powinien przedstawić dowód negocjacji z dużym operatorem dyskontowym lub niezależną analizę ekonomiczną wykazującą wykonalność dyskontu oraz zapewnić w decyzji lex deweloper wpisanie minimalnych parametrów lokalu. Ryzyko: projekt architektoniczno-konstrukcyjny uniemożliwi lokalizację dyskontu (niewystarczające wysokości, nośności, układ). Środek zapobiegawczy: obowiązek spełnienia konkretnych parametrów technicznych (wysokość, nośność posadzki, brama załadunkowa, zaplecze) wpisanych w decyzję oraz obowiązek przedstawienia projektu technicznego wykazującego zgodność przed wydaniem pozwolenia na użytkowanie części usługowej. Ryzyko: brak wyodrębnionej przestrzeni manewrowej i odpowiednich dojazdów dla dostawców uniemożliwi obsługę dyskontu. Środek zapobiegawczy: wymóg zapewnienia wyodrębnionej strefy dostaw z placem manewrowym umożliwiającym rozładunek pojazdów dostawczych lub przedstawienie alternatywnej, udokumentowanej i zaakceptowanej przez



operatora logistyki. Ryzyko: dzielenie lokalu na małe moduły prowadzące do wynajmu przez drobnych najemców zamiast jednego dyskontu. Środek zapobiegawczy: zakaz dzielenia lokalu dedykowanego pod dyskont bez zgody organu wydającego decyzję lex deweloper oraz bez przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych i analizy zastępczej. Ryzyko: Inwestor formalnie spełni jedynie nieprecyzyjne wymagania, co doprowadzi do powstania rozwiązania niespełniającego oczekiwań mieszkańców. Środek zapobiegawczy: wymaganie weryfikowalnej dokumentacji (projekty techniczne z parametrami konstrukcyjnymi, szczegółowa analiza rynku, dowody negocjacji z operatorem) jako warunku uruchomienia użytkowania części usługowej; w przypadku niespełnienia tych wymagań — wstrzymanie użytkowania części handlowej do czasu korekty. Proszę FEPS o potraktowanie tej opinii jako stanowiska techniczno-społecznego mieszkańców, które różni się od powtarzających się, ogólnych uwag typu „chcemy sklepu”. Niniejszy postulat nie ogranicza się do deklaracji potrzeby handlu, lecz formułuje wiążące i mierzalne wymagania urbanistyczne, techniczne i logistyczne (powierzchnia, wysokość, nośność posadzki, konstrukcja drogi dojazdowej, strefa załadunku, możliwość łączenia modułów, dowody negocjacji z operatorem). Proszę, aby opinia została w raporcie zarejestrowana oddzielnie i przekazana Inwestorowi jako jasne oczekiwanie mieszkańców, że planowana przestrzeń usługowa ma być rzeczywiście przygotowana i parametryzowana do najmu przez operatora dyskontowego, a nie pozostawiona swobodzie, która może doprowadzić do realizacji wyłącznie małego sklepu convenience.

6. Żadnych zagrożeń, naturalne miejsce do tworzenia osiedli mieszkaniowych.
7. Kompletnie zakorkowanie już i tak niedrożnej ulicy Opolskiej.
8. Kolejne mieszkania to większe korki. Już w godzinach szczytu ulice są niedrożne.



9. Porozjrzdzdane drogi, zniszczone trawniki, brudne ulice z błota, niestety przy każdej budowie tak to wygląda.
10. Jeżeli będzie tam zachowany stary charakter przemysłowy będzie idealnie.
11. Ogromne korki – zwiększyć przepustowość ulicy Opolskiej i Krakowskiej.
12. Zbyt duże zatłoczenie w tramwaju.
13. Uważam że w okolicach Księża Małego musi być market (Dino, Biedronka, Lidl), bo bardzo osiedle i tak się rozrosło pod względem mieszkań. A brakuje dla dzieci hali sportowej żeby mogły jesienią czy zimą pójść pograć w piłkę czy uczęszczać na jakieś zorganizowane zajęcia. Chodzi nie tylko o dzieci 3-10 lat, ale też takie starsze. Stawiając kolejne mieszkania trochę za duży będzie ścisk.
14. Same zagrożenia, niech w końcu wywiążą deweloperów na taczach.
15. Korki uliczne, wstrzymujące płynny ruch linii autobusowych 134.
16. Korki! Jeszcze większe korki!
17. Korki!!!!
18. Ogromne korki które już i tak są generowane w tej właśnie okolicy przez przystanek autobusowo tramwajowy Park Wschodni. Jedyną możliwość to ogromna przebudowa skrzyżowań przesunięcie torów tramwajowych dołożenie płyt po których autobusy pojedą razem z tramwajem i nie będą tworzyć dodatkowego przestoju w momencie wypuszczania pasażerów. Płyty zarówno wzdłuż ulicy Opolskiej jak i pod wiaduktem na Krakowskiej (likwidacja idiotycznego buspasa).
19. Korki. Krakowska to ulica na której już potrafią być b. często korki przez to ile osób mieszka za Wrocławiem w tej okolicy,. Dodanie po drodze jeszcze osiedli tylko to spotęguje. Czy na jakimkolwiek odcinku jest planowanie rozszerzenie drogi? Może chociaż torowisko powinno zostać dostosowane tak, żeby autobusy mogły tam również jechać? Warto zadbać, żeby miasto



- dodało chociaż jeden extra kurs tramwajowy w okolicach 8 rano - wtedy jest najbardziej załadowany tramwaj, a dodatkowe osiedle to spotęguje.
20. Ogromne korki na ul. Karwińskiej. Wyjście - poszerzenie jezdni na odcinku ul. Karwińskiej od wiaduktu do skrzyżowania z ul. Opolską/ Krakowską, wydzielenie busa pass dla komunikacji zbiorowej na odcinku ww. ul. Karwińskiej. Wydłużenie cyklu sygnalizacji świetlnej dla samochodów skręcających wlewów w kierunku galerii Dominikańskiej. Wyjazd z osiedla od razu na ul. Krakowską bez ingerencji w ul. Karwińską.
21. Jeszcze większe wzmożenie ruchu i korków samochodowych w okolicy Krakowskiej (już teraz są tam prawie cały czas korki-oprócz godzin nocnych). Jest to droga dojazdowa z miejscowości podwrocławskich i coraz większy ruch w związku z budową coraz nowych budynków mieszkalnych w okolicy. Mieszkań jest i będzie bardzo dużo, natomiast brak zmiany innych ważnych usług dla mieszkańców.
22. Jeszcze większe korki.
23. Wzmożony ruch samochodowy na już i tak zakorkowanej ul. Opolskiej i Krakowskiej.
24. Korki!! Pewnie przez te inwestycje będzie musiała powstać sygnalizacja świetlna a i tak ta ulica stoi o każdej porze dnia, ruch idzie bardzo wolno i jedyne co można z tym zrobić to przestać budować, bo w żaden sposób nie uda się odciążyć tej ulicy. Plus to fatalne miejsce do włączania się do ruchu więc nie zazdroszczę przyszłym mieszkańcom tej inwestycji.
25. Jeszcze większe korki.
26. Jeszcze większe korki na ulicy Krakowskiej/ Opolskiej, za chwilę droga z pracy, która powinna zajmować 5 minut będzie zaminować pół godziny.
27. Zwiększone korki.
28. Jeszcze większe korki, ale to by musiała trasa krakowska ruszyć.
29. Postępujące zakorkowanie ulicy Krakowskiej 119.



30. Inwestycja spowoduje nasilenie i tak wielkich korków na Opolskiej, Krakowskiej i w następstwie potem na Karwińskiej. To ogromna uciążliwość dla mieszkańców. Może warto przebudować – tzn. poszerzyć Opolską i Krakowską przed rozpoczęciem inwestycji.
31. Większe kroki, więcej samochodów omijających Opolską, skręcają i jeżdżą szybko ulicą Popielskiego, gdzie rodzice z dziećmi chodzą na nogach do szkoły i 3 ośrodków przedszkolnych. Brak chodnika i oświetlenia szczególnie utrudnia poruszanie się. Wybudowanie chodnika i oświetlenia oraz kontrolę straży miejskiej w miejscu zakazu skrętu w lewo z Opolskiej pomogą rano dojść/ dojechać do przedszkola/ szkoły. Niestety mimo zakazu samochody wciąż skręcają.
32. Korki
33. Zagrożeniem jest zwiększenie ruchu przy i tak już zakorkowanych trasach, zwiększenie ilości podróży komunikacją miejską oraz zabranie miejsca pod chociażby market czy centrum handlowe, których to brakuje na osiedlu.
34. Żadnych.
35. Jako mieszkanka okolicy widzę kilka zagrożeń związanych z planowaną inwestycją. Największą obawą jest dla mnie zwiększenie ruchu samochodowego. Już teraz Krakowska i Opolska bywają zakorkowane, a nowe osiedle może to jeszcze pogorszyć. Żeby temu zapobiec, potrzebne są rozwiązania ograniczające tranzyt, spokojniejszy ruch wewnątrz osiedla oraz dobre, bezpieczne trasy piesze i rowerowe, które zachęcą mieszkańców do innej formy przemieszczania się niż samochód. Drugą kwestią jest brak odpowiednich przestrzeni rekreacyjnych. W okolicy brakuje miejsc, gdzie mogą spędzać czas dzieci i młodzież, co często powoduje, że korzystają z chodników i ulic. Żeby to zmienić, warto w projekcie uwzględnić nowoczesny, bezpieczny skatepark najlepiej na poziomie tego z Siechnic oraz boisko, place zabaw i strefy sportowe. Obawiam się też, że przy tak dużej inwestycji może



zabraknąć zieleni i przestrzeni wspólnych, a teren zostanie zbyt mocno zabudowany. Dlatego ważne jest utrzymanie dużej ilości zieleni, drzew, miejsc do odpoczynku i rozwiązań retencyjnych, które zapobiegą problemom z wodą. Jeśli te elementy zostaną uwzględnione, inwestycja może realnie poprawić jakość życia w naszej okolicy, a nie być jedynie kolejnym zespołem budynków pozbawionym funkcjonalnej infrastruktury.

36. W jaki sposób będzie połączenie drogowe z ulica Krakowską Czy uwzględniono warianty rozbudowy ulicy Krakowskiej i Opolskiej Korki poprzez zwiększenie pojazdów oko 1000 sztuk Wypadki przy wyjeździe z osiedla na ulice Krakowską i wymuszanie wyjazdu co jest notoryczne już teraz.
37. Większe korki brak przedstawionych projektów skrzyżowania Krakowska/Skibińskiego brak kwoty inwestycji towarzyszących zbyt duża liczba kondygnacji (maks. 5).
38. Zwiększona ilość osób partycypujących w zakorkowanej ulicy Opolskiej i Krakowskiej.