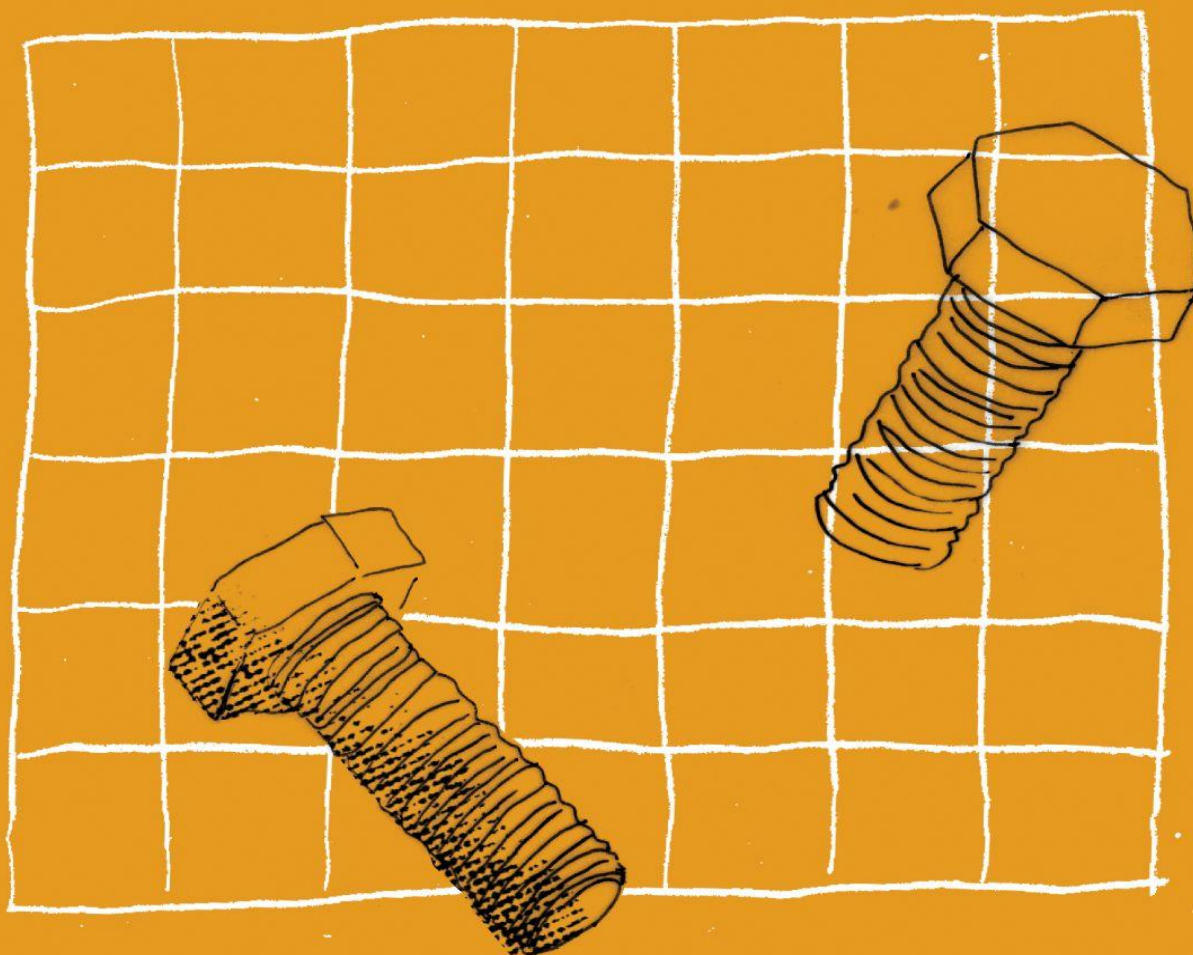


# Raport z konsultacji społecznych dotyczących inwestycji na terenie FAT



**ROBYG** **MA  
CK  
OW**



Organizator: **ROBYG** Projekt: **Maćków Pracownia Projektowa**  
Konsultacje Prowadzi: **Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich**



## INWESTYCJA MIESZKANIOWO-USŁUGOWA FAT



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.

Redakcja raportu: Jacek Sterczewski, Tadeusz Mincer

Okładka i opracowanie graficzne: Katarzyna Domżańska

Redakcja językowa: Maria Rudnicka-Myślicka

Przygotowano z wykorzystaniem materiałów dostarczonych przez inwestora:

Robyg Nowy Wrocław 1 Sp.z o.o., Al. Rzeczypospolitej 1, 002-972 Warszawa

Wrocław, czerwiec 2025 r.



## Spis treści

|                                                                                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| INWESTYCJA MIESZKANIOWO–USŁUGOWA FAT                                               | 2   |
| Spis treści                                                                        | 3   |
| Opis planowanej inwestycji                                                         | 4   |
| Opis przebiegu konsultacji                                                         | 12  |
| Zestawienie opinii wraz z odpowiedziami                                            | 18  |
| Podsumowanie                                                                       | 36  |
| Informacja o inwestorze, projektancie i realizatorze konsultacji                   | 39  |
| Załącznik 1: Notatka ze spotkania konsultacyjnego                                  | 41  |
| Załącznik 2: Notatka ze spaceru konsultacyjnego                                    | 48  |
| Załącznik 3: Zestawienie treści nadesłanych pism                                   | 50  |
| Załącznik 4: Zestawienie odpowiedzi przesłanych za pomocą formularza internetowego | 73  |
| Załącznik 5: Uchwała Rady Osiedla Grabiszyn–Grabiszyniek wraz z odpowiedzią        | 164 |



## Opis planowanej inwestycji

W planowanej na terenie dawnej Fabryki Automatów Tokarskich (FAT) na wrocławskim osiedlu Grabiszyn-Grabiszynek (ul. Grabiszyńska 281) inwestycji zakłada się stworzenie nowoczesnego wielkomiejskiego kwartału. Budowa jest projektowana przez Maćków Pracownię Projektową na zlecenie firmy ROBYG. Poniżej przedstawiono kluczowe cechy przedsięwzięcia.



Ryc.1. Wizualizacja inwestycji FAT

## Założenia urbanistyczne

Inwestycja obejmuje realizację kompleksu mieszkaniowo-usługowego z wewnętrznymi ulicami, placami oraz strefami wypoczynku. Układ urbanistyczny nawiązuje do historycznych podziałów terenu, z wyznaczonymi liniami zabudowy oraz dwiema głównymi osiami komunikacyjnymi: istniejącą ulicą wewnętrzną (od bramy zakładu) oraz nową drogą obsługującą osiedle.



Ryc.2. Wizualizacja planowanych zmian

## Skala i struktura zabudowy

W projekcie przewiduje się budowę około 1530 mieszkań o łącznej powierzchni około 70 000 m<sup>2</sup>, przeznaczonych, jak się szacuje, dla około 2500 mieszkańców. Wysokość większości budynków nie przekroczy 7 kondygnacji, jednak kilka wyznaczonych obiektów, tzn. dominant, sięgnie 11. Taka wysokość jest zgodna z lokalnymi standardami urbanistycznymi.

**ok. 1 530**  
▼  
Liczba mieszkań

**ok. 2 500**  
▼  
Ilość mieszkańców

**3 500 m<sup>2</sup>**  
▼  
Powierzchnia usługowa

**70 000 m<sup>2</sup>**  
▼  
Powierzchnia mieszkań

**ok. 2 300**  
▼  
Liczba miejsc postojowych



## Infrastruktura usługowa

Na parterach zaplanowano co najmniej 3500 m<sup>2</sup> powierzchni komercyjnej, obejmującej lokale handlowe, gastronomiczne i usługowe. W ramach inwestycji towarzyszącej powstanie także nowa szkoła podstawowa z nowoczesnymi boiskami i pracowniami edukacyjnymi.



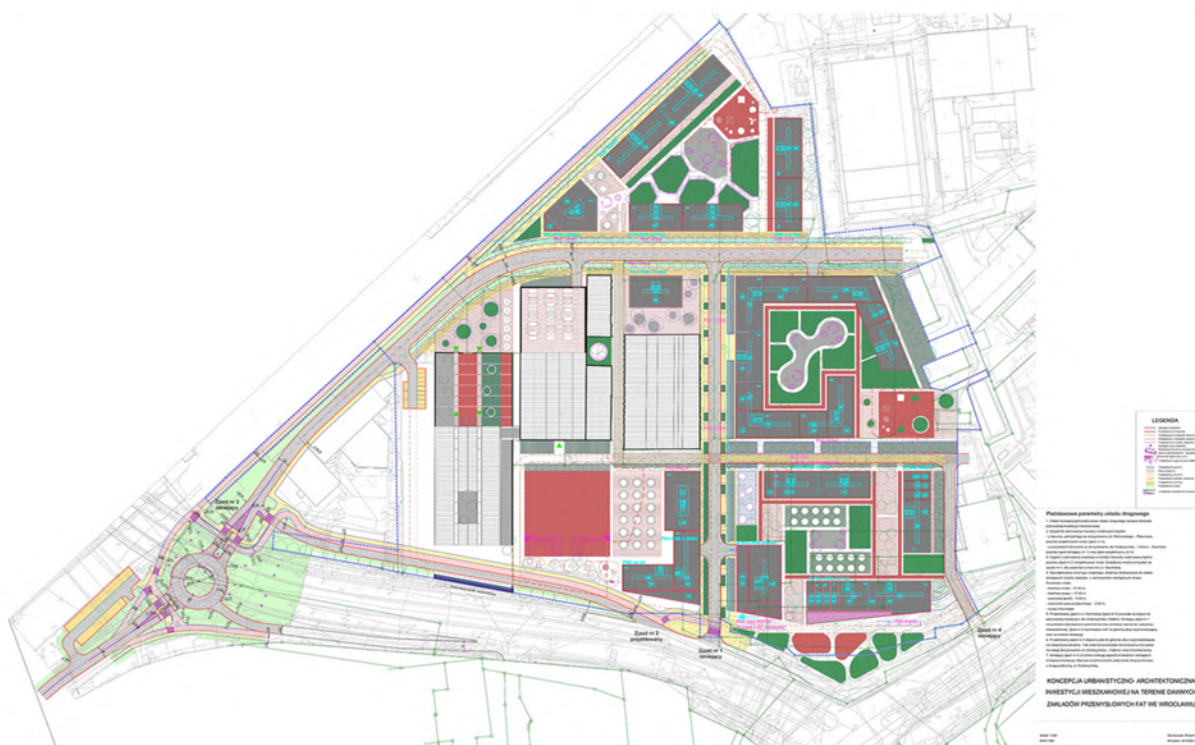
Ryc.3. Wizualizacja stanu obecnego – teren zamknięty dla mieszkańców osiedla



Ryc.4. Wizualizacja planowanych zmian

## Rozwiązania komunikacyjne

Zakłada się etapową rozbudowę układu drogowego, w tym – budowę ronda i nowych łączników drogowych zapewniających bezkolizyjną komunikację z głównymi arteriami miejskimi. Przewidziano ok. 2300 miejsc postojowych, głównie w garażach podziemnych, oraz dodatkowe miejsca usytuowane wzdłuż ulic i przeznaczone dla gości i dostaw. Wewnątrzosiedlowy układ drogowy ograniczy ruch samochodowy do dwóch głównych ulic, promując ruch pieszych i rowerzystów dzięki rozbudowanej sieci ciągów komunikacyjnych.



Ryc. 5. Wizualizacja planowanych zmian

## Zieleń i ekologia

W inwestycji uwzględniono różnorodne formy zieleni, w tym – szpalery drzew, przestrzenie rekreacyjne, ogrody deszczowe oraz dachy biosolarne. Zasadzone będą gatunki rodzime, dostosowane do warunków miejskich. Zostaną uwzględnione także rozwiązania retencyjne, takie jak nawierzchnie ażurowe, które wspomagają gromadzenie, ponowne wykorzystanie, rozsączenie lub odparowywanie wody deszczowej.



Ryc.6. Wizualizacja obecnie – zieleń nieurządzona



Ryc.7. Wizualizacja obecnie – zieleń nieurządzona



Ryc.8. Wizualizacja planowanych zmian - rewaloryzacja zieleni



Ryc.9. Wizualizacja planowanych zmian - rewaloryzacja zieleni



## Mobilność i dostępność

Lokalizacja zapewnia wyjątkowo korzystny dostęp do komunikacji zbiorowej, w tym – do tramwajów, autobusów i kolei aglomeracyjnej oraz rozbudowanej sieci tras rowerowych łączących osiedle z centrum Wrocławia. Planowana modernizacja infrastruktury drogowej, w tym budowa ronda pod wiaduktem obwodnicy śródmiejskiej, ma na celu poprawę płynności ruchu w okolicy.



## Opis przebiegu konsultacji

### Cel konsultacji

Konsultacje społeczne stanowią kluczowe narzędzie demokracji partycypacyjnej, umożliwiając dialog między mieszkankami i mieszkańcami, władzą publiczną, inwestorkami i inwestorami oraz innymi zainteresowanymi stronami. Ich celem jest zbudowanie przestrzeni do wymiany poglądów, omówienia – z różnych perspektyw – istotnych kwestii oraz wspólnego poszukiwania rozwiązań, które uwzględniają potrzeby i oczekiwania społeczności lokalnej.

W przypadku inwestycji na Osiedlu Grabiszyn-Grabiszyniek konsultacje są szczególnie istotne, ponieważ projekt ten dotyczy wielu grup (mieszkanek i mieszkańców Osiedla, przedstawicielek i przedstawicieli Miasta oraz inwestora), z których każda ma swoje stanowisko i oczekiwania.

Proces konsultacji pozwala na transparentne przedstawienie założeń inwestycji, rozwianie wątpliwości oraz zebranie opinii, które są dokumentowane i umieszczane w publicznie dostępnym sprawozdaniu, zawierającym odpowiedzi na zgłoszone uwagi.

Celem konsultacji było w szczególności:

1. Zaprezentowanie założeń wstępnego projektu inwestycji mieszkankom i mieszkańcom Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek oraz innym zainteresowanym osobom.
2. Odpowiedź na pytania i wyjaśnienie wątpliwości związanych z planowaną inwestycją oraz inwestycjami towarzyszącymi.
3. Pozyskanie opinii i sugestii dotyczących zarówno głównej inwestycji, jak i projektów powiązanych.



## Podstawa prawna

Konsultacje społeczne były przeprowadzone na zlecenie firmy ROBYG.

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.

## Zasady i metodologia konsultacji

Konsultacje społeczne dotyczące inwestycji na terenie dawnej Fabryki Automatów Tokarskich (FAT) przy ul. Grabiszyńskiej 281 we Wrocławiu zostały przeprowadzone w okresie od 29 maja do 22 czerwca 2025 roku. Proces ten umożliwił mieszkańcom i mieszkańcom Osiedla Grabiszyn-Grabiszynek, a także wszystkim zainteresowanym wrocławiankom i wrocławianom, wyrażenie opinii na temat planowanej inwestycji. Zastosowano różnorodne narzędzia konsultacyjne, aby zapewnić szeroką partycypację i możliwość przedstawienia uwag w dogodnej formie.

Wykorzystano następujące narzędzia konsultacyjne:



1. Spotkanie konsultacyjne: jednorazowe spotkanie otwarte dla mieszkank i mieszkańców, zorganizowane w celu omówienia założeń inwestycji oraz zebrania opinii i pytań osób, które przyszły.
2. Spacer konsultacyjny: wydarzenie terenowe umożliwiające zobaczenie obszaru inwestycji oraz dyskusję na temat projektu w kontekście przestrzennym.
3. Formularz on-line: dostępny przez cały okres konsultacji, umożliwiający zgłaszanie opinii i uwag w formie elektronicznej.
4. Korespondencja elektroniczna i tradycyjna: możliwość przesyłania uwag za pośrednictwem poczty elektronicznej lub w formie papierowej na wskazany adres.

## Szczegółowy przebieg konsultacji

1. Okres trwania konsultacji: Proces konsultacyjny trwał od 29 maja do 22 czerwca 2025 roku, umożliwiło to mieszkankom i mieszkańcom aktywny udział przez blisko cztery tygodnie.
2. Promocja: O konsultacjach społecznych informowano w następujący sposób:
  - plakaty rozwieszone na terenie Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek (ok. 250 sztuk)
  - ulotki umieszczone w różnych miejscach na terenie Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek (ok. 200 sztuk)
  - zaproszenia elektroniczne wysyłane do zdiagnozowanych interesariuszy procesu
  - wydarzenie oraz reklama na portalu społecznościowym Facebook
  - strona internetowa [www.fatinwestycja.pl](http://www.fatinwestycja.pl)



### 3. Spotkanie konsultacyjne:

- Data i miejsce: 10 czerwca 2025 roku, godz. 17.30–20.30, sala konferencyjna Fabryki Automatów Tokarskich, ul. Grabiszyńska 281, Wrocław
- Liczba osób: 28
- Charakter: Spotkanie miało formę otwartą, umożliwiając bezpośrednią wymianę opinii między mieszkankami i mieszkańcami, przedstawicielami i przedstawicielkami inwestora oraz organizatorami i organizatorkami.



Ryc.10. Spotkanie konsultacyjne z mieszkankami i mieszkańcami

### 4. Spacer konsultacyjny:

- Data i miejsce: 12 czerwca 2025 roku, godz. 17.30–19.30, zbiórka przy bramie wejściowej na teren FAT, ul. Grabiszyńska 281, Wrocław
- Liczba osób: 22



- Charakter: Spacer pozwolił uczestnikom i uczestnikom na zobaczenie terenu inwestycji w kontekście lokalnym oraz dyskusję na miejscu.

#### 5. Formularz on-line:

- Dostępność: Formularz był dostępny przez cały okres konsultacji (29.05–22.06.2025 roku) na stronie internetowej organizatora.
- Liczba wypełnionych formularzy: 211
- Cel: Umożliwienie mieszkankom i mieszkańcom wygodnego zgłaszania uwag bez konieczności udziału w spotkaniach stacjonarnych.



Ryc.12. Spacer konsultacyjny z mieszkankami i mieszkańcami



## 6. Korespondencja:

- Elektroniczna: Uwagi można było przesyłać na adres e-mail: [konsultacje-fat@feps.pl](mailto:konsultacje-fat@feps.pl). Z tej formy skorzystało 20 osób lub instytucji.
- Papierowa: Możliwość wysyłki uwag na adres ROBYG CU Office, bud. B, ul. Jaworska 11, 53-612 Wrocław. Z tej formy nie skorzystała żadna osoba.
- Termin: Wiążąca była data wpłynięcia uwag, tj. 22 czerwca 2025 roku.

Szczegółowe notatki i zestawienia opinii znajdują się w załącznikach do niniejszego raportu.

## Petycja

Podczas konsultacji została również przekazana petycja podpisana przez 1291 osoby. Jej autorzy wyrażają sprzeciw wobec koncepcji inwestycji mieszkaniowej firmy ROBYG na terenie dawnych zakładów FAT przy ul. Grabiszyńskiej, krytykując jej założenia urbanistyczne, rozwiązania komunikacyjne i brak kompleksowego podejścia do zagospodarowania terenu. Tekst wniosku podkreśla, że projekt może pogorszyć istniejące problemy komunikacyjne, szczególnie na ul. Grabiszyńskiej i przy ul. Petuniowej. Wzywa do stworzenia zrównoważonej koncepcji, która uwzględni potrzeby obecnych i przyszłych mieszkank i mieszkańców oraz potencjał całego obszaru. Pełna treść petycji znajduje się w Załączniku nr 3.

## Uchwała Rady Osiedla

Jeszcze przed organizacją konsultacji Rada Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek podjęła uchwałę nr XL/171/25 z dnia 11 marca 2025 r. Uchwała ta zawiera szereg wątków związanych z planowaną inwestycją. W załączniku nr 5 znajduje się zarówno treść tej uchwały, jak i odpowiedź przygotowana przez inwestora.



## Zestawienie opinii wraz z odpowiedziami

### Jak tłumaczymy zgłoszone opinie?

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

### Zieleń i przestrzeń rekreacyjna

Opis: Mieszkanki i mieszkańcy uważają, że konieczna jest większa ilość przestrzeni zielonej i rekreacyjnej, która poprawia jakość życia i zapewnia możliwość aktywności fizycznej.

| Zagadnienie                                                                                                                                                   | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zieleń miejska (parki, skwery, drzewa) – mieszkanki i mieszkańcy podkreślają brak wystarczających terenów zielonych przeznaczonych na odpoczynek i rekreację. | <p>W projekcie przewidziano tereny zielone i strefy rekreacji w postaci skwerów łączonych z placami zabaw oraz dziedzińców projektowanych kwartałów o powierzchni ok. 14 000 m<sup>2</sup> w zamian za obecnie niedostępne (w związku z tym, że teren fabryki jest zamknięty), nieurządzone zieleńce niskiej jakości o pow. ok. 7000 m<sup>2</sup>. W ten sposób powstanie blisko dwa razy więcej zieleni na terenie planowanej inwestycji.</p> <p>Budowy nowego parku na tym terenie nie przewiduje się. Do rozważenia jest przeprowadzenie nasadzeń na terenach</p> |



|                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                            | okolicznych w ramach inwestycji towarzyszących zieleni, zgodnie z ustaleniami z Zarządem Zieleni Miejskiej.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Place zabaw – brak miejsc dla dzieci                                                                                                       | W granicach terenu przewidzianego pod inwestycję mieszkaniową projektowane są trzy place zabaw. Ponadto przewiduje się tereny rekreacyjno-sportowe, które powstaną przy planowanej szkole.                                                                                                                                                                             |
| Obiekty sportowe – w odpowiedziach zgłaszana jest potrzeba budowy infrastruktury takiej jak kryte baseny, boiska i inne miejsca rekreacji. | Zaplanowane są różne miejsca rekreacji, zgodnie z informacjami w przedstawionych już materiałach. Budowa basenu nie jest jednak planowana.                                                                                                                                                                                                                             |
| Potrzeba ścieżek rowerowych i spacerowych                                                                                                  | W koncepcji przewiduje się wydzielone pasy ruchu rowerowego, w tym odcinek promenady rowerowej wzdłuż torów kolejowych.                                                                                                                                                                                                                                                |
| Zielone dachy i fasady – jako dodatkowe rozwiązanie, pod warunkiem, że będą dostępne dla mieszkańców i mieszkańek.                         | Propozycja jest możliwa do zrealizowania, ale w określonym zakresie. W ramach osiedla FAT przewidziano różnorodne formy zieleni o różnych funkcjach – od zieleni buforowej szpalerów stanowiących oprawę głównych ciągów poprzez przestrzenie rekreacyjne, aż po zieleni wypełniającą i funkcjonalną, w postaci dachów zielonych, ogrodów deszczowych i tym podobnych. |



## Infrastruktura komunikacyjna i transportowa

Opis: W czasie konsultacji zgłaszano potrzebę poprawy przepustowości dróg i zapewnienia miejsc parkingowych, aby sprostać rosnącemu ruchowi.

| Zagadnienie                                                                                                                                     | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Poprawa infrastruktury drogowej – zatłoczenie dróg (ul. Grabiszyńska, ul. Klecińska, al. Hallera) i potrzeba rond, dodatkowych pasów czy kładek | <p>Nie przewiduje się budowy nowych kładek, budowanie takich elementów infrastruktury jest poza kompetencjami inwestora.</p> <p>W projekcie zakłada się etapową rozbudowę układu drogowego, w tym – budowę ronda i nowych łączników drogowych oraz rozbudowę sygnalizacji świetlnej zapewniających bezkolizyjną komunikację z głównymi arteriami miejskimi i poprawę przepustowości ruchu.</p> |
| Miejsca parkingowe – brak wystarczającej liczby miejsc postojowych                                                                              | Projekt zakłada budowę ok. 2300 miejsc parkingowych oraz ewentualne przeznaczenie jednej z zabytkowych hal na ogólnodostępny parking. Ta liczba jest wystarczająca na potrzeby przyszłych mieszkańek oraz mieszkańców okolicznych nieruchomości.                                                                                                                                               |
| Transport publiczny – potrzeba nowych linii tramwajowych i lepszej komunikacji                                                                  | Organizacja transportu publicznego nie leży w kompetencjach inwestora, lecz Gminy Wrocław, do której zostaną przekazane te postulaty.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Redukcja hałasu – problem tramwajów                                                                                                             | Inwestycja będzie realizowana zgodnie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |



|                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| i ruchu ulicznego, który jest głośny oraz uciążliwy dla mieszkańców i mieszkank. | <p>z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony przed hałasem, z zastosowaniem niezbędnych rozwiązań techniczno-budowlanych zabezpieczających lokale mieszkalne.</p> <p>Natężenie dźwięku ruchu ulicznego jest kwestią wychodzącą poza zakres działań Inwestora, który nie ma wpływu na hałas na ogólnodostępnych drogach.</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Usługi i udogodnienia

Opis: Mieszkanki i mieszkańcy wskazują na niewystarczającą infrastrukturę usługową, kluczową dla codziennego życia.

| Zagadnienie                                                  | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Szkoły i przedszkola – brak placówek edukacyjnych dla dzieci | <p>W projekcie uwzględnia się budowę szkoły podstawowej. Szczegóły tej inwestycji są uzgadniane z Wydziałem Edukacji Urzędu Miejskiego Wrocławia.</p> <p>Nowa placówka ma stanowić szkołę podstawową z blokiem sportowym, składającą się z 12 oddziałów, przeznaczoną dla klas I–III. Ma spełniać potrzeby i standardy określone przez Wydział Przedszkoli i Szkół Podstawowych Urzędu Miejskiego Wrocławia. Między innymi w zgodzie z tymi wytycznymi zostaną przygotowane sale dydaktyczne, pracownie komputerowe, świetlica,</p> |



|                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                              | <p>biblioteka, sale gimnastyczne<br/>czy stołówka dostępna dla osób<br/>z niepełnosprawnościami.</p> <p>Postulat budowy szkoły dla klas I–VIII<br/>zostanie przekazany do Urzędu<br/>Miejskiego Wrocławia.</p>                                                                                                                                                       |
| Brakuje miejsc w żłobkach<br>i przedszkolach.                                | W części usługowej znajdą się lokale,<br>które można zaadoptować na potrzeby<br>tego rodzaju placówek.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Przychodnie zdrowotne – niedostatek<br>publicznych usług medycznych          | W części usługowej znajdą się<br>przestrzenie, które można zaadoptować<br>na potrzeby usług medycznych. Budowa i<br>organizacja publicznych centrów zdrowia<br>jest poza zakresem kompetencji<br>inwestora.                                                                                                                                                          |
| Sklepy i gastronomia – brak lokalnych<br>sklepów oraz restauracji i kawiarni | W projektowanych budynkach znajdą się<br>przestrzenie o pow. minimum 3500m <sup>2</sup><br>do zagospodarowania m.in. na cele<br>handlowe i usługowe, takie jak sklepy<br>i gastronomia. Ponadto, Inwestor<br>przewiduje adaptację części powierzchni<br>istniejących zabytkowych hal na funkcje<br>usługowe, w szczególności adresowane<br>do społeczności lokalnej. |



## Przestrzenie kulturalne i społeczne

Opis: Istnieje zapotrzebowanie na miejsca wspierające kulturę i integrację społeczną.

| Zagadnienie                                                                                        | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Centra kultury – brak miejsc na wydarzenia kulturalne i warsztaty                                  | W projektowanych budynkach znajdują się przestrzenie do zagospodarowania o pow. minimum 3500m <sup>2</sup> ; mogą zostać przeznaczone m.in. na cele kulturalne. Można do tego wykorzystać również zabytkowe hale. Inwestor jest otwarty na dialog zmierzający do ustalenia najbardziej pożądanых funkcji tych przestrzeni.                                          |
| Miejsca spotkań – potrzeba przestrzeni integracyjnych                                              | Inwestor, uwzględniając postulat mieszkanek i mieszkańców, zaplanuje realizację przestrzeni integracyjnej jako: klub mieszkanki i mieszkańca, sala fitness bądź sal zabaw dla dzieci.                                                                                                                                                                               |
| Rewitalizacja hal przemysłowych – sugestie wykorzystania ich na cele kulturalne lub gastronomiczne | Inwestor planuje przekształcić budynki wpisane do rejestru zabytków (zespół dawnych hal zakładów Trelenberga i Heckmanna) w atrakcyjną przestrzeń służącą społeczności lokalnej Osiedla Grabiszyn-Grabiszynek. Założenie jest, by m.in. pełniła ona funkcję centrotwórczą, była miejscem na lokalną gastronomię bądź by były tam kameralne przestrzenie kulturalne. |



## Obawy i postulaty związane z paraliżem komunikacyjnym i korkami

Opis: Najczęściej wymienianym zagrożeniem jest znaczne pogorszenie sytuacji komunikacyjnej, zwłaszcza w rejonie skrzyżowania FAT oraz ulic: Grabiszyńskiej, Klecińskiej i al. Hallera. Mieszkanki i mieszkańcy wskazują, że obecna infrastruktura drogowa już teraz jest niewystarczająca, a tysiące nowych samochodów (planowanych jest 2300 miejsc parkingowych dla 1530 mieszkań) doprowadzi do całkowitego zakorkowania okolicy.

| Zagadnienie                                                                                      | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Istniejące korki w godzinach szczytu ulegną nasileniu, co może sparaliżować ruch całego osiedla. | <p>Przewiduje się nie tylko zapewnienie sprawnej obsługi komunikacyjnej osiedla, ale przede wszystkim rozwiązanie istniejących problemów komunikacyjnych, związanych z przepustowością skrzyżowania ulic: Grabiszyńskiej i Klecińskiej.</p> <p>W ramach inwestycji towarzyszącej w zakresie komunikacji planowana jest rozbudowa istniejącego układu drogowego, w tym również sygnalizacji świetlnej i zmiany struktury kierunkowej pasów ruchu. Inwestor przewiduje również przebudowę części ul. Klecińskiej oraz, kluczową dla obsługi komunikacyjnej kwartału, budowę ronda pod estakadą na ul. Petuniowej wraz</p> |



|                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                   | z łącznikami umożliwiającymi bezkolizyjne skomunikowanie osiedla.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Brak alternatywnych rozwiązań drogowych, takich jak nowe połączenia czy rozbudowa istniejących ulic, budzi to obawy o brak przepustowości.        | W ramach inwestycji towarzyszącej w zakresie komunikacji planowana jest rozbudowa istniejącego układu drogowego, w tym również sygnalizacji świetlnej i zmiany struktury kierunkowej pasów ruchu. Inwestor przewiduje również przebudowę części ul. Klecińskiej oraz, kluczową dla obsługi komunikacyjnej kwartału, budowę ronda pod estakadą na ul. Petuniowej wraz z łącznikami umożliwiającymi bezkolizyjne skomunikowanie osiedla. Oprócz jezdni będą chodniki i infrastruktura rowerowa. |
| Wyjazd z osiedla bezpośrednio na zatłoczone skrzyżowania (np. ul. Grabiszyńska i al. Hallera) jest postrzegany jako niewystarczająco przemysłany. | W zaproponowanym układzie komunikacyjnym nie przewiduje się wyjazdu z osiedla na skrzyżowanie ul. Grabiszyńskiej i al. Hallera. W ramach inwestycji planuje się alternatywne trasy komunikacyjne uwzględniające przejazd z sąsiednich nieruchomości. Aktualnie w tej sprawie prowadzone są ustalenia z innymi podmiotami.                                                                                                                                                                     |
| Konieczna jest budowa nowych estakad i tuneli.                                                                                                    | W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się budowy nowych estakad ani tuneli. Realizacja takich obiektów nie leży w zakresie odpowiedzialności inwestora i jest niezgodna z obowiązującymi planami urbanistycznymi Urzędu Miejskiego Wrocławia.                                                                                                                                                                                                                                         |



## Obawy i postulaty związane z nadmierną gęstością zabudowy i przeludnieniem

Opis: Mieszkanki i mieszkańcy obawiają się, że duża liczba mieszkań (1530) i wysoka zabudowa (do 10–11 pięter) doprowadzą do przeludnienia i utraty kameralnego charakteru okolicy. Skala inwestycji jest postrzegana jako niewspółmierna do istniejącej tkanki miejskiej. Mieszkanki i mieszkańcy obawiają się pogorszenia jakości życia w związku ze zbyt intensywną urbanizacją.

| Zagadnienie                                                                                                              | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Budynki są uznawane za zbyt wysokie i usytuowane zbyt blisko siebie, co może ograniczyć dostęp do światła i prywatności. | Zgodnie z aktualną koncepcją wysokość budynków wynosi maksymalnie 7 kondygnacji, co jest zgodne z obowiązującymi przepisami, wynikającymi z lokalnych standardów urbanistycznych. Kilka obiektów, tzn. dominant, będzie miało 11 kondygnacji, co stanowi nawiązanie do istniejącej zabudowy mieszkaniowej w rejonie skrzyżowania ul. Grabiszyńskiej i al. Hallera. Niektóre budynki będą miały 4 kondygnacje, by to harmonizowało z okolicą i nie przytłaczało przestrzeni.<br><br>Dalsze obniżenie wysokości budynków znacząco wpłynęłoby na możliwość sfinansowania zakładanych inwestycji towarzyszących. |
| Zwiększona liczba mieszkańców i mieszkańek (szacowana na ok. 2500–3000 osób) obciąży lokalną                             | W projekcie uwzględnia się szereg działań mających na celu zminimalizowanie tego wpływu. Planuje                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |



|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>infrastrukturę i przestrzeń publiczną.</p> | <p>się powstanie 3500 m<sup>2</sup> powierzchni usługowej w parterach budynków, jak również zagospodarowanie przestrzeni w istniejących zabytkowych halach przemysłowych.</p> <p>W skład tej zabudowy wchodzi lokale handlowe, gastronomiczne i użytkowe, co zapewni mieszkankom i mieszkańcom dostęp do podstawowych usług w obrębie osiedla. Ponadto przewidziano nowe tereny rekreacyjne, takie jak place z nasadzeniami drzew, czy strefy wypoczynku, które zwiększą dostępność przestrzeni publicznych i wpłyną pozytywnie na jakość życia. Dodatkowo, w ramach projektu powstanie nowa szkoła podstawowa z nowoczesnymi boiskami i pracowniami, co odciąży istniejącą infrastrukturę społeczną.</p> <p>Planowana rozbudowa układu drogowego, w tym nowe łączniki i rondo, oraz priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego, mają na celu zapewnienie płynności komunikacji i ograniczenie obciążenia lokalnej infrastruktury transportowej. Wszystko to po to, by zrównoważyć wpływ zwiększonej liczby mieszkanek i mieszkańców na otoczenie.</p> |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



## Obawy i postulaty związane ze zwiększonymi problemami z parkowaniem

Opis: Respondentki i respondenci wskazują na ryzyko chaosu parkingowego, zarówno na terenie inwestycji, jak i na okolicznych ulicach. Liczba miejsc parkingowych (2300) przewyższa liczbę mieszkań, co sugeruje promowanie modelu "2 samochody na rodzinę", ale jednocześnie budzi obawy o niewystarczającą przestrzeń dla gości oraz mieszkank i mieszkańców okolicznych nieruchomości.

| Zagadnienie                                                                                         | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liczba miejsc parkingowych może być niewystarczająca w godzinach szczytu lub dla osób przyjezdnych. | <p>Przewiduje się 2300 miejsc parkingowych, co odpowiada liczbie ponad 1,5 miejsca na każde z planowanych 1530 mieszkań.</p> <p>To w pełni pokrywa potrzeby nowych mieszkańców i mieszkank, zgodnie z wymogami ustawy mieszkaniowej.</p> <p>Dodatkowo wzdłuż ulic zaplanowano miejsca postojowe dla gości, dostaw i klientów usług; rozważa się także adaptację jednej z hal na ogólnodostępny parking.</p> <p>Te rozwiązania nie tylko zapewniają wystarczającą dostępność miejsc parkingowych zarówno dla mieszkank i mieszkańców, jak i osób przyjezdnych, nawet w godzinach szczytu, ale znacznie przewyższają aktualne przyjmowane wskaźniki, szczególnie, że obszar, na którym planowana jest inwestycja,</p> |



|                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                  | jest bardzo dobrze obsługiwany przez infrastrukturę transportu zbiorowego.                                                                                                                                                    |
| Istnieje ryzyko zajmowania przez nowe mieszkanki i nowych mieszkańców miejsc parkingowych w sąsiedztwie osiedla. | Planowana liczba miejsc parkingowych w pełni zaspokaja potrzeby nowych mieszkańców i mieszanek, zgodnie z wymogami ustawy mieszkaniowej. A to eliminuje konieczność zajmowania miejsc w sąsiedztwie przez nowych mieszkańców. |

## Obawy i postulaty związane z przeciążeniem infrastruktury społecznej

Opis: Mieszkanki i mieszkańcy obawiają się o małą ilość potrzebnej infrastruktury społecznej, takiej jak szkoły czy przychodnie medyczne.

| Zagadnienie                                                               | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Brak widocznych planów budowy nowych placówek edukacyjnych czy medycznych | Projekt inwestycji na terenie dawnej Fabryki Automatów Tokarskich przewiduje powstanie szkoły podstawowej z nowoczesnymi boiskami i pracowniami, co będzie odpowiadać na potrzeby edukacyjne nowych mieszanek i mieszkańców. Lokalizowanie placówek służby zdrowia nie jest regulowane przez Lex Deweloper, a ich realizacja zależy od niezależnych podmiotów prywatnych, na co inwestor nie ma wpływu. |
| Komunikacja publiczna, już teraz                                          | W ramach inwestycji towarzyszących                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |



|                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| zatłoczona, może nie wytrzymać dodatkowej liczby pasażerów i pasażerek. | rozważane są możliwości wsparcia lokalnej infrastruktury komunikacyjnej, w tym potencjalne zwiększenie taboru, zgodnie z wytycznymi Urzędu Miejskiego Wrocławia. Jednakże, ze względu na skalę inwestycji, wszelkie działania w tym zakresie są prowadzone z rozważą, aby zapewnić ich realność i zgodność z możliwościami projektowymi. |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Obawy i postulaty związane z zagrożeniem dla środowiska i estetyki

Opis: Mieszkanki i mieszkańcy obawiają się o utratę zieleni, pogorszenie jakości powietrza i powstanie miejskiej wyspy ciepła. Krytykują też projekt architektoniczny jako "przeskalowany" i nienawiązujący do industrialnego charakteru okolicy.

| Zagadnienie                                                           | Komentarz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| "Zabetonowanie" terenu i brak wystarczającej ilości terenów zielonych | W ramach inwestycji przewiduje się zwiększenia obszaru terenów zielonych (w stosunku do tego, jak jest teraz) o 100% – chodzi o przekształcenie niskiej jakości zieleni, która jest nieurządzona, w różne formy zieleni o różnych funkcjach: od zieleni buforowej i szpalerów drzew przy ulicach, przez przestrzenie rekreacyjne, aż po wewnętrzne dziedzińce. |



|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                     | <p>Przychylając się do postulatów mieszkank i mieszkańców, inwestor rozważy możliwość maksymalnego zwiększenia powierzchni terenów przeznaczonych na zieleń, ograniczając nawierzchnie utwardzone, w szczególności na gruncie rodzimym (czyli naturalnie występujący w danym miejscu).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p>Wzrost zanieczyszczenia powietrza związany z większym ruchem samochodowym</p>    | <p>Inwestycja zlokalizowana jest blisko centrum oraz w pobliżu węzłów komunikacji zbiorowej. Dzięki temu potrzeba poruszania się samochodami nie będzie aż tak duża.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>Utrata dziedzictwa przemysłowego (np. hal FAT) na rzecz bezosobowej zabudowy</p> | <p>Wszystkie obiekty i hale objęte ochroną konserwatora zabytków będą poddane procesowi rewitalizacji i przeznaczone na miejsca dla społeczności lokalnej. Cały proces odbywać się będzie z uwzględnieniem i poszanowaniem charakteru zespołu zabudowy w ścisłej współpracy z konserwatorem zabytków.</p> <p>Kompozycja urbanistyczna nowej zabudowy wywiedziona jest z siatki budynków przemysłowych. Rozwiązania architektoniczne nowo projektowanych budynków są dostosowane stopniem szczegółowości do stopnia ogólności wynikającego z urbanistycznego charakteru opracowania na obecnym etapie formalnym i będą starannie dopracowywane w dalszych krokach.</p> |



|                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Architektura nawiązująca do historii – np. budynki z czerwonej cegły, maksymalnie 5-piętrowe | <p>Szczegółowe rozwiązania architektoniczne, z uwzględnieniem nawiązań materiałowych, kolorystycznych i kompozycyjnych, nawiązujących do istniejących budynków przemysłowych, będą przedmiotem dalszych faz projektowych, na obecnym etapie są one jeszcze bardzo ogólne.</p> <p>Skala zespołu dawnych zakładów Trelenberga i Heckmana umożliwia stworzenie przeciwwagi przestrzennej w postaci wyższej zabudowy. Nawiązanie architektoniczne nie wymaga dosłownych i bezpośrednich odniesień, w szczególności w przypadku budynków o kompletnie odmiennej funkcji i typologii, które z powodzeniem mogą sąsiadować ze sobą na zasadzie czytelnego i przemyślanego kontrastu.</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Obawy i postulaty związane z wpływem na społeczność lokalną

Opis: Respondentki i respondenci obawiają się, że inwestycja zakłóci życie społeczne, bo powstanie odizolowane osiedle zamiast integrującej się społeczności. Wskazują na ryzyko wynajmu krótkoterminowego i zanik więzi lokalnych.

| Zagadnienie                                                                       | Komentarz                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zamknięte osiedla z płotami mogą wykluczać żyjących tam mieszkanki i mieszkańców. | Inwestycja planowana jest jako otwarta i inkluzywna, bez barier fizycznych. Oferta usługowa z założenia kierowana |



|                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                        | jest do wszystkich mieszkanek i mieszkańców osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek, a organizacja przestrzeni w sposób intuicyjny i przyjazny pozwoli na identyfikację stref publicznych, ogólnodostępnych i półprywatnych.                                                                                                                                                                                                        |
| Wynajem krótkoterminowy (np. Airbnb) może degradować tkankę społeczną. | Projektowane lokale – ich wielkość i układy – nie zakładają tworzenia tzw. “patomieszkań” pod wynajem, nie jest to strategia inwestora. Jednakże w żaden sposób nie można wpłynąć na to, komu deweloper sprzedaje mieszkania ani jak będą one wykorzystywane w przyszłości. Projektowane jest kompletne i przyjazne miejsce do życia, z aspiracjami do tworzenia i wspierania lokalnych społeczności, a nie – “sypialnia”. |

## Obawy i postulaty związane transparentnością procesu decyzyjnego

Opis: Brak komunikacji i pozorowany charakter konsultacji budzą nieufność wśród respondentów.

| Zagadnienie                                                                                                                                 | Komentarz                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Inwestor powinien zapewnić przejrzystość – np. poprzez publiczną stronę internetową z harmonogramem, planami i możliwością zgłaszania uwag. | Wszystkie aktualne informacje są publikowane na stronie <a href="https://fatinwestycja.pl/">https://fatinwestycja.pl/</a> . |



Inwestor powinien włączyć mieszkań i mieszkańców w proces planowania – realne konsultacje, a nie tylko formalność.

W odpowiedzi na stwierdzenie dotyczące niewystarczającego włączenia mieszkań i mieszkańców w proces planowania oraz traktowania konsultacji jako formalności, należy wskazać, że w ramach inwestycji na terenie dawnej Fabryki Automatów Tokarskich przeprowadzono konsultacje społeczne w okresie od 29 maja do 22 czerwca 2025 roku. Proces ten był realizowany szeroko i zgodnie z obowiązującymi standardami partycypacji, obejmując różnorodne formy zaangażowania, takie jak spotkanie konsultacyjne, spacer konsultacyjny, formularz on-line oraz możliwość przesyłania uwag pisemnych i elektronicznych. Za organizację konsultacji odpowiadała Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich, zewnętrzny podmiot z wieloletnim doświadczeniem w prowadzeniu procesów partycypacyjnych, co zapewniło profesjonalne podejście do dialogu społecznego. Raport z konsultacji, zawierający zebrane opinie i sugestie, zostanie przekazany radnym miejskim, którzy podejmą ostateczną decyzję w sprawie inwestycji, zgodnie z procedurami określonymi w Ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących.



|                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Inwestor powinien zapewnić nadzór niezależnych ekspertów – np. architektów czy architektek, którzy zapewnią jakość projektu. | W procesie projektowym przewidziano także bieżący kontakt i konsultacje z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, co zapewni zgodność projektu z wymogami ochrony dziedzictwa oraz wysoki standard planowania urbanistycznego. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



## Podsumowanie

### Serdeczne podziękowania dla uczestniczek i uczestników

Dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom Osiedla Grabiszyn-Grabiszynek oraz wrocławiankom i wrocławianom za aktywny udział w konsultacjach! Wasze zaangażowanie w czasie spotkania i spaceru konsultacyjnego, wyrażone wypełnieniem formularza on-line czy przesłaniem uwag jest nieocenione. To dzięki Wam możliwe było spojrzenie na projekt inwestycji z wielu perspektyw, co wzbogaciło dialog społeczny i pozwoliło lepiej zrozumieć potrzeby społeczności.

### Najczęstsze opinie i postulaty

Osoby biorące udział w konsultacjach zgłaszały następujące obawy związane z planowaną inwestycją:

1. Paraliż komunikacyjny i korki – wynikające z niewystarczającej infrastruktury drogowej i dużej liczby nowych samochodów.
2. Nadmierna gęstość zabudowy – prowadząca do przeludnienia i utraty charakteru dzielnicy.
3. Problemy z parkowaniem – zarówno dla nowych, jak i obecnych mieszkańców i mieszkank.

Te obawy wskazują na potrzebę gruntownego przemyślenia projektu, w tym zmniejszenia skali inwestycji, poprawy infrastruktury komunikacyjnej oraz zapewnienia odpowiedniej ilości zieleni i usług publicznych. Bez tych zmian inwestycja może znacząco obniżyć jakość życia w rejonie Grabiszyn-Grabiszynek.



Aby zmniejszyć negatywne konsekwencje dla osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek, inwestor – zdaniem osób uczestniczących w konsultacjach – powinien skupić się na następujących działaniach:

1. Ograniczenie skali inwestycji – mniej mieszkań, niższe budynki, większa przestrzeń między nimi.
2. Rozwój infrastruktury komunikacyjnej – nowe drogi, usprawnienie skrzyżowania FAT, ścieżki rowerowe.
3. Zieleń i rekreacja – więcej drzew, parków i ogólnodostępnych terenów zielonych.
4. Infrastruktura społeczna – szkoła, przedszkola, przychodnie zbudowane w pierwszej kolejności.
5. Usługi i udogodnienia – sklepy, parkingi, lokale usługowe poprawiające komfort życia.
6. Dialog z mieszkańcami – transparentność i konsultowanie dalszych etapów prac.
7. Ochrona dziedzictwa – rewitalizacja hal FAT i estetyczna zabudowa.

Szczegółowy komentarz i odpowiedź na zgłaszane opinie znajduje się w niniejszym raporcie.

## **Zebrane opinie i sugestie**

Wszystkie zgłoszone uwagi zostały starannie udokumentowane w niniejszym raporcie.

Dokument ten:

- zostanie przesłany osobom uczestniczącym w konsultacjach.
- będzie publicznie dostępny na stronie: [www.fatinwestycja.pl](http://www.fatinwestycja.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

- 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).



## Informacja o inwestorze, projektancie i realizatorze konsultacji

# ROBYG

### Inwestor

Od ponad 24 lat tworzy przestrzeń do życia dla tysięcy ludzi – projektuje, buduje i rozwija zintegrowane osiedla mieszkaniowe. Inwestuje w 5 dużych aglomeracjach Polski: Warszawie, Trójmieście, Wrocławiu, Poznaniu i Łodzi. Działa we Wrocławiu od 2018 roku, w którym rozpoczął budowę multifunkcyjnego osiedla ROBYG Jagodno. W 2020 roku przejął Wrocławskie Przedsiębiorstwo Budowlane, które przez prawie 60 lat budowało mieszkania w niemal wszystkich częściach miasta. Od 2022 roku działa wspólnie z Vantage Development w ramach Grupy TAG Immobilien. Łącząc tradycję, doświadczenie i kompetencje wprowadza do Wrocławia zupełnie nowe standardy budowania mieszkań i domów.

Celem w ROBYG jest tworzenie nie tylko budynków, ale i przyjaznych, zintegrowanych z otoczeniem osiedli do życia dla całych społeczności. Zamiarem jest budowa z korzyścią dla klientów i z poszanowaniem istniejącego otoczenia.



## Pracownia Projektowa – projektant

Cechą charakterystyczną naszej architektury jest budowanie każdego projektu w oparciu o konkretny kontekst przestrzenny, kulturowy, estetyczny, 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 społeczność lokalne w procesy decyzyjne.



## Załącznik 1:

# Notatka ze spotkania konsultacyjnego

### Informacje o spotkaniu

Termin spotkania: 10 czerwca 2025 r.

Miejsce spotkania: sala konferencyjna na terenie FABRYKI AUTOMATÓW  
TOKARSKICH WE WROCŁAWIU S.A., ul. Grabiszyńska 281, 53-234 Wrocław

Liczba osób uczestniczących: 28

### Agenda spotkania

1. Wprowadzenie organizacyjne (FEPS)
  - a. Przedstawienie osób prowadzących spotkanie
  - b. Przedstawienie agendy spotkania
  - c. Dlaczego są organizowane te konsultacje?
  - d. Jaki jest przedmiot i cel konsultacji?
  - e. W jaki sposób można zgłaszać opinie i co z nimi będzie?
2. Założenia inwestycji (ROBYG)
  - a. Kto jest inwestorem i jakie ma doświadczenie?
  - b. Dlaczego chcemy budować na terenie FAT-u?
  - c. Jaki jest cel inwestora, jakie są ogólne założenia inwestycji?
  - d. Czym jest procedura określana jako Lex Deweloper i z jakich elementów się składa?
  - e. Czym są inwestycje towarzyszące i jakie są plany wobec nich?
3. Szczegóły koncepcji architektonicznej (PPM)
  - a. Jakie są ogólne założenia koncepcji architektonicznej?



- b. Jaki jest proponowany plan zagospodarowania terenu?
  - c. Jakie budynki są planowane i jakie będzie ich przeznaczenie?
  - d. Jakie są wskaźniki mieszkań, powierzchni, usług itp.?
4. Projekt komunikacji drogowej (PPM)
- i. Jakie są wyzwania związane z wyjazdem i wjazdem na teren?
  - ii. Jakie są proponowane rozwiązania?
5. Przypomnienie zasad dyskusji (FEPS)
- a. Dyskutanci zadają pytania zgodnie z kolejnością zgłoszeń.
  - b. Należy ograniczyć się do pytań: postulaty zgłaszamy przy pomocy formularza.
  - c. Obowiązuje kultura wypowiedzi.
6. Dyskusja (FEPS)
7. Podsumowanie (FEPS)
- a. Zaproszenie na spacer konsultacyjny
  - b. Przypomnienie o formularzu opinii
  - c. Podziękowanie za udział w spotkaniu

## Pytania i wypowiedzi podczas spotkania

- Co stanie się z otwartą halą produkcyjną?
- Jaka będzie intensywność zabudowy i z czego to wynika?
- Rzuty umieszczone na stronie internetowej są niskiej jakości, a w czasie spotkania pokazywane są zupełnie nowe pomysły niż opisano w Internecie. Finalny koncept powinien zostać poddany ponownym konsultacjom.
- Na Hutmenie jest 40 ha, tu – 5–6 ha przeznaczono na inwestycję, pokazywana koncepcja zabudowy powinna odnosić się do całości. Budowa na FAT to 1500 mieszkań, czyli 5 tysięcy ludzi; przeliczając całość, będzie to 20 tysięcy nowych



mieszkańców, co daje ponad dwukrotne zwiększenie liczby osób, a nie daje to nic osiedlu, poza szkołą, nie mówią też państwo o żadnej zieleni. W parku Grabiszyńskim jest już teraz za dużo ludzi. Podobnie, choć proponowane są rozwiązania komunikacyjne, nikt nie wierzy w ich skuteczność – i tak będą korki na Gądowiance.

- Co z zielenią wysoką? Już dziś osiedle ma z tym problem.
- Jak rozwiązać kwestię retencji wody: dokąd będzie spływać woda z nowego osiedla? Nie ma zbiornika na to, temat jest przemilczany.
- Na stronie internetowej są niskiej jakości wizualizacje.
- Co będzie z miejscami parkingowymi? Jest ich za mało.
- Proponuje się szkołę podstawową, klasy 1–3, dla 5 tysięcy osób. Dzieci te w czwartej klasie nie znikną. Co z nimi będzie w klasach 4–8? Czy będzie druga zmiana? Czy wtedy będzie się dobudowywać nową szkołę?
- To duży obszar. Usługi są realizowane m.in. w Tarasach Grabiszyńskich, ale czy mają państwo pomysł na ich realizację gdzie indziej? Tam może być niewystarczająco.
- Z wizualizacji wynika, że nie ma żadnego wspólnego placu na kontenery wielkogabarytowe, gdzie będą one lokalizowane? Nie ma fizycznie miejsca na to i nie ma w opracowaniu, a z pewnością będą potrzebne.
- Zarabiacie państwo 250–300 mln złotych, nie wykonując żadnej pracy. Ile z tych pieniędzy zamierzacie państwo przeznaczyć na inwestycje towarzyszące, które zwiększą jakość życia mieszkańców? Jeśli to ułamek, to państwo chcą ograbić mieszkańców.
- Czy oddacie choć 100 mln mieszkańcom?
- Wysokość budynków powinna być dostosowana do otoczenia, czyli czy wysokość budynków nie powinna aż tak znacznie przekraczać wysokości hal.



- Droga idzie przez zabytkowe budynki. Jak pan wyburzy część budynków?  
Czy pan ma układy w mieście?
- Inwestor jest ekologiczny, ale po budowie zmieni się środowisko, zostanie wprowadzonych kilka tysięcy nowych aut, jak to się ma do ochrony środowiska?  
Jak samochody nowych mieszkańców wpłyną na zanieczyszczenie środowiska?
- Mówią państwo, że opierają się na standardach skandynawskich. Tam między 50 a 70 procent zysków przeznacza się na inwestycje towarzyszące. Jaki procent będzie tu? Czy za pieniądze z przemianowania działki zostanie przebudowana Gądowianka i wiadukt Klecinianka, czy powstaną alternatywne połączenia: pl. Orłąt Lwowskich – FAT lub czy będzie jakaś rekompensata dla osiedli Oporów lub Grabiszyn, w końcu czeka ich życie w korkach. Czy będą mieszkania komunalne? Czy będzie ułatwione dojście do stacji Wrocław-Grabiszyn, czy będzie ułatwiony dojazd pociągiem do centrum i z centrum w godzinach popołudniowych?
- Czy będzie wyjazd z ronda do Borka, czy dojdzie pas ruchu?
- Pokazują państwo projekt dróg i śluza nic nie da, bo samochody się nie włączą, ta inwestycja drogowa jest jak kulą w płot, ludzie będą parkować na dziko, skoro tu nie będzie miejsc parkingowych.
- Zabudowa ma być dostosowana do okolicy, mamy tu stare budynki 4-piętrowe. Do tej pory między budynkami jest miejsce na zieleni, a tego tu nie widać w przypadku tej inwestycji. Pracuję w firmie związanej z energetyką, fotowoltaika będzie wyłączana, jako państwo już mamy problem z nadmiarem prądu z tego źródła. Nic państwo nie mówią, co z panelami fotowoltaicznymi. Nie widzę żadnego zysku dla siebie jako mieszkanki, tylko ogromne kłopoty. Jakie rozwiązania komunikacyjne państwo przewidzieli, tu się powtarzam,



bo państwo nie udzieli odpowiedzi, że wydłużą estakadę czy zbudują darmowe parkingi. Przeliczenie 1,5 miejsca to prywatne parkingi, tak?

- Czemu państwo nie zaplanowali 4-piętrowych domów, a zamiast tego są 11-piętrowce?
- To są tereny przemysłowe. Czy są ekspertyzy dotyczące zanieczyszczeń gleby, skoro będzie to inwestycja mieszkaniowa?
- Budynek, który widzę z okna – wieża ciśnień – co z nią będzie?
- Mnie interesują zabytkowe hale, chciałem wyrazić troskę, że to, co zaproponowaliście w koncepcjach, w drastyczny sposób narusza integralność zabytków, bo jest to niezgodne z wytycznymi konserwatora zabytków. Zdjęcie dachu z hali produkcyjnej to jest istotne naruszenie integralności. Ile razy prof. Ejsmont wydał opinię, która była niezgodna z opinią inwestora?
- Dlaczego chcecie oszpecić nasze miasto? Nawet PRL-owskie blokowiska są ładniejsze od tego, co panowie nam proponujecie. Nowoczesne miejsca powinny pozwalać mieszkańcom realizować na danym obszarze wszystkie potrzeby, a to, co państwo proponujecie, przeczy tym zasadom. Takich miejsc jest więcej: Kleczków, Jagodno, za Aldi przy Grabiszyńskiej stoją brzydkie, nieludzkie bloki. Może to generować wszystkie negatywne procesy społeczne. Jestem rozczarowana, że to jest brzydkie i nieludzkie. Dlaczego ta architektura jest powodowana ekonomicznym zyskiem inwestora, a nie – potrzebami mieszkańców? Co ze strażą pożarną czy policją w kontekście tak licznej zabudowy. Czemu nie ma miejsc parkingowych dla ludzi (np. nie ma miejsc dla samochodów gości)? Nie będę wspominać o zagrożeniu wojennym i o schronach, ale może trzeba zacząć o tym myśleć. Ludzie wam przeszkadzają w tym projekcie. Także: czy na pewno ziemia nie będzie skażona, czy na pewno badania będą przeprowadzone?



- Nie ma rozwiązania drogowego, które realnie odpowiada na potrzeby tej inwestycji. Prosimy nie insynuować, że coś musi się zdarzyć w tym miejscu. Formalnie nie musi tu powstawać nic, a na pewno – nic brzydkiego. Prosimy nie opowiadać, że realny jest scenariusz 2500 mieszkańców przy 1500 mieszkań, bo jest to oderwane od rzeczywistości. Mieszkańcom ta inwestycja nie przynosi niczego pozytywnego. Zaplanowana została fajna droga, ale nie jest ona usytuowana na waszych działkach. Mam nadzieję, że skończył się czas, kiedy inwestycje deweloperskie powstawały w oderwaniu od istniejącej infrastruktury. Może trzeba jakoś zaopiekować się tym terenem, ale nie w taki sposób, przy takiej intensywności zabudowy. Wypłaszczają państwo tematy komunikacyjne czy kwestię szkoły, a tu trzeba podejść tak, jakby państwo sami tam mieli zamieszkać. Ja nie widzę żadnej szerszej perspektywy: usług, zieleni czy wody opadowej dla mieszkańców.
- Chciałbym dopytać o drogi: czy teren w lewym górnym rogu mapy należy do różnych osób? Jeśli tak, to czy to nie przesadnie odważne opierać na tym dojazd? Jak duże będą mieszkania (ile pokoi)? Może dobrą inwestycją towarzyszącą byłaby inwestycja w transport zbiorowy?
- Czyli nie ma koncepcji na realną realizację drogi, bo nie są państwo dogadani z innymi właścicielami. Pomysł z dojazdem przez halę też wchodzi na działkę, której nie jesteście właścicielami, nie ma więc rozwiązania drogowego, bo co, jeśli się nie dogadacie z innymi. Jednym z elementów determinującym realizację inwestycji jest rozwiązanie drogowe, miasto nie oceni planów bez planu drogowego. Skończyło się eldorado deweloperskie: budowanie w środku pola.
- Co dostanę jako mieszkanka: szkoła, zieleni, komunikacja? Komunikacja to plasterki na to, co inwestycja spowoduje. Czy to nie jest rozwiązanie



hurraoptymistyczne? Wsiadanie do pociągów jest cudem, ulica Ostrowskiego stoi, kiedy na Krzemienieckiej jest awaria. Zieleń: park Grabiszyński czy Lasek Oporowski i co poza tym – o tym nie mówicie. Co z kwestiami społecznymi, animacją lokalnej społeczności itp. Czy będą lokalne centra aktywności? W jaki sposób będą państwo badać potrzeby społeczne? Zieleń będzie praktyczna czy centra lokalne? Jak ta inwestycja będzie zrobiona, żeby miejsce nie było tylko sypialnią?

- Z planów wynika, że będzie mało zieleni, co z tym? Czy jakby było mniej miejsc do parkowania, to czy byłoby więcej zieleni czy więcej zabudowy? Czy inwestor myślał, by zmniejszyć liczbę samochodów, np. budując mniej mieszkań?
- Rada Osiedla w 2022 r. podjęła uchwałę o przystąpieniu do mpzp. Nie przewidywano tego terenu na mieszkania. Nie myślimy o tworzeniu np. miejsc pracy, a nie będzie ich tutaj. Po drugiej stronie skrzyżowania odpali się niebawem tzw. Chinatown, budynek, który ma 11 pięter. To teren trudny bez całościowego planu, rozmowa o kawałku nie załatwia problemu osiedla.
- Jaki jest termin realizacji inwestycji?
- Ile średnio państwo przeznaczacie na cele inwestycyjne infrastruktury towarzyszącej?



## Załącznik 2:

# Notatka ze spaceru konsultacyjnego

### Informacje o spotkaniu

Termin spotkania: 12 czerwca 2025 r.

Miejsce spotkania: teren FABRYKI AUTOMATÓW TOKARSKICH WE WROCŁAWIU  
S.A., ul. Grabiszyńska 281, 53-234 Wrocław

Liczba osób uczestniczących: 22

### Agenda spotkania

1. Wprowadzenie
  - a. Przedstawienie osób prowadzących spotkanie
  - b. Przypomnienie o stronie internetowej i możliwości zgłaszania opinii
  - c. Omówienie celu spaceru: poznanie miejsca i możliwych rozwiązań
2. Ustalenie zasad spaceru:
  - a. Każdy wchodzi na własną odpowiedzialność – teren jest poprzemysłowy, można się ubrudzić, potknąć itp.
  - b. Uczestnicy i uczestniczki przemieszczają się zwartą grupą; nikt nie oddala się samodzielnie.
  - c. Nie wolno wchodzić do pomieszczeń zamkniętych i niedostępnych.
  - d. Nie należy zabierać z terenu żadnych przedmiotów.
  - e. Dobrze jest zadawać pytania.
3. Spacer
  - a. Budynki, które zostaną wyburzone i zachowane
  - b. Omówienie spraw związanych z wyjazdem i wjazdem na teren



#### 4. Podsumowanie

- a. Przypomnienie o możliwości zgłaszania opinii
- b. Przypomnienie o dalszych krokach podczas konsultacji społecznych

### Pytania i wypowiedzi podczas spotkania

- Od FAT do Hutmenu mają zostać wybudowane różne osiedla. Ogółem wszystkie budynki stoją do ul. Grabiszyńskiej, a to osiedle stoi bokiem. Czy tak ma być, czy taki jest zamysł?
- Jaka będzie funkcja wody na tym terenie? [Oдноśne zbiornika wodnego - red.]
- Czy wg architektów to dobry pomysł, by w takim miejscu (m.in. bliskość kolei) powstawało tyle mieszkań?
- Jesteśmy w miejscu przeznaczonym na ruch samochodowy. Wizualizacje umieszczone w internecie są mylne, bo nie widać na nich aut. Powinny być bardziej realne.
- Super, że mieszkania mogłyby być dwustronne (okna na dwie strony), ale gdzie w Polsce czy we Wrocławiu takie są? [W kontekście tego, że mieszkania mogłyby mieć np. łazienki bliżej torów kolejowych, a część bardziej do życia – na drugą stronę – red.].
- Parkingi będą podziemne, a nie było pomysłu, by były piętrowe?
- Jak biegłaby droga na osiedlu? Dokąd ta droga prowadzi?
- Pochwała ścieżki pieszo-rowerowej
- Być może warto, by wzdłuż torów powstał park linowy?
- Czy nie mają państwo pomysłu na suwnicę?
- Jeśli istniałoby osiedle, jak wykorzystaliby państwo stację kolejową?
- Wjazd na osiedle, komunikacja, inkluzywność komunikacyjna – czy uwzględniali to państwo?



## Załącznik 3:

### Zestawienie treści nadesłanych pism

#### 1. Petycja mieszkańców osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek

##### Treść wiadomości

Radni Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek przestali opinię, pod którą podpisało się 1291 osób. Wszystkie podpisy były rzetelnie zbierane przez mieszkańców oraz radnych osiedlowych i są prawdziwe, co gwarantujemy. Oryginały w wersji papierowej zostały zaksięgowane w dokumentacji Rady Osiedla i są do wglądu po uprzednim ustaleniu terminu. Liczymy, że oddane głosy zostaną wzięte pod uwagę w raporcie z konsultacji.

##### Treść dokumentu

Ja, niżej podpisana/y, sprzeciwiam się konsultowanej obecnie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej, zaproponowanej przez firmę ROBYG, dotyczącej inwestycji mieszkaniowej na części terenów dawnych zakładów FAT przy ul. Grabiszyńskiej.

Opiniuję negatywnie całość założenia — od ilości i wysokości budynków, poprzez niedostateczną liczbę placówek publicznych oraz formy zieleni, aż po detale projektu.

Mocny sprzeciw wyrażam wobec proponowanych rozwiązań komunikacyjnych.

Włączanie się do ruchu od strony ul. Petuniowej już obecnie stanowi problem i powoduje poważne utrudnienia na skrzyżowaniu ul. Grabiszyńskiej z al. Hallera.

Dodanie kolejnych setek samochodów z pewnością pogorszy tę sytuację.

Jednopasmowa ul. Grabiszyńska jest zakorkowana niemal nieustannie, a planowane włączenie do niej tysięcy nowych kierowców budzi uzasadniony sprzeciw.

Planowana inwestycja powinna być elementem kompleksowej koncepcji zagospodarowania całego terenu pomiędzy ul. Grabiszyńską, ul. Klecińską a liniami



kolejowymi. Tylko całościowe rozwiązania w zakresie komunikacji, infrastruktury, zieleni, rekreacji i innych funkcji mogą zagwarantować zrównoważony rozwój tego obszaru. Takie podejście może uchronić moje osiedle i jego najbliższą okolicę przed dodatkowymi problemami oraz zapewnić obecnym i przyszłym mieszkańcom jak najlepsze warunki do życia w naszym mieście.

Nieczęsto zdarza się okazja zagospodarowania tak dużego terenu. Nie można zaprzepaścić szansy na pełne wykorzystanie jego potencjału.

Głos swój wyrażam podpisem na poniższej liście.

## 2. Dokument od mieszkańca

### Treść wiadomości

Dzień dobry, w załączniku przesyłam plik PDF z moimi uwagami dotyczącymi planowanej inwestycji.

### Treść przesłanego dokumentu

#### 1. UWAGI

Chciałbym przedstawić swoje uwagi, obawy i zastrzeżenia dot. zaprezentowanych przez Państwa szkiców i planów zagospodarowania terenu dawnej fabryki FAT.

Są to:

- Brak planu na cały teren FAT+Hutmen – uważam że jest to kluczowy problem dotyczący tej inwestycji. Jak wskazywano na konsultacjach teren FAT stanowi jedynie ułamek powierzchni całego terenu przemysłowego (obejmującego zarówno powierzchnię FAT ale także Hutmenu). Rozumiem to, że teren ma wielu właścicieli i nie potraficie się Państwo wspólnie dogadać w sprawie przemysłanego i zrównoważonego zagospodarowania CAŁEGO tego terenu. Planowanie zabudowy tak dużej powierzchni wymaga dokładnego i bardzo skrupulatnego przemyślenia. Raz postawione budynki pozostaną tam na



dziesiątki, jak nie setki lat. Jeżeli na tym etapie nie zostanie to dobrze przemyślane to późniejsze poprawki mogą być już niemożliwe.

- Skala przedsięwzięcia – popieram głosy moich współmieszkańców prezentowane podczas konsultacji. Również moim zdaniem ilość mieszkań proponowanych na tak małym obszarze jest zdecydowanie zbyt duża. Rodzi to uzasadnione obawy o nadwyrężenie już istniejącej infrastruktury na naszym osiedlu.
- Przeciążenie parku – nawiązując do powyższego punktu zaznaczę, że moje obawy dotyczą się zwłaszcza Parku Grabiszyńskiego. Od lat stopniowo zwiększa się tam ruch. Nic dziwnego, w pobliżu brakuje innych tak dużych rekreacyjnych terenów zielonych otwartych dla publiki. Dokładanie kolejnych osiedli w pobliżu na pewno sytuacji nie poprawi. Podczas konsultacji wskazywaliście Państwo, że zamierzacie częściowo rozładować ruch wewnątrz osiedla na kilka skwerów i odciążyć tym Park Grabiszyński. Liczę, że w przyszłości poznamy jakieś dokładniejsze informacje na ten temat np.: ilu ludzi mogłyby pomieścić te skwery? Dziesięć, dwadzieścia, trzydzieści osób? Jest to dość zasadnicza kwestia. Pragnę bowiem zauważyć, że już dziś wielu ludzi specjalnie przyjeżdża do parku samochodami, parkuje na przylegających do niego uliczkach i następnie wybiera się na spacer. Jeżeli ludziom z odległych osiedli chce się przejechać kawał drogi specjalnie do naszego parku tym bardziej będzie się chciało ludziom, którzy widzą park z okien swoich domów.
- Brak pomysłu na drogę wzdłuż torów – jak podczas konsultacji wskazał jeden z mieszkańców, wydaje się, że nie mają Państwo żadnego szczególnego pomysłu na teren przylegający bezpośrednio do torów kolejowych. Z tego co zrozumiałem planowana jest tam zwykła droga i jakiś bufor zieleni. Niby ok, ale szczerze po tym jak do użytku oddana została Promenada Krzycka mój



apetyt na tego typu rozwiązania drastycznie wzrósł. Liczę, że temat ten zostanie jeszcze poruszony.

- Zachowanie zabytków – cieszę się, że poniemieckie hale (które wyjątkowo mi się spodobały) znajdują się pod ochroną konserwatora. Niestety po innych inwestycjach w mieście (np.: browar Piast gdzie zostało raptem kilka ścian) widzę że to nie zawsze wystarcza. Podczas prezentacji proponowaliście Państwo przeprowadzenie drogi przez jedną z hali co w sposób oczywisty wyklucza się z jej ochroną. Moim zdaniem zostawienie kilku ścian bez dachu „na pamiątkę” nie jest ochroną zabytku a jego degradacją. Martwi mnie takie podejście, zwłaszcza, że na terenie FATu jest wiele innych ciekawostek historycznych/technicznych, które warto by zachować. Przykładowo, tory kolejowe biegnące między halami, znajdują się mniej więcej w miejscu planowanej drogi. Można by się zastanowić nad ich pozostawieniem w nawierzchni drogi. Ta jak to bywa ze starymi, już nieużywanymi torami tramwajowymi (np.: ul. Tęczowa, ul. Gajowicka). Jest to swoista pamiątka po dawnym wykorzystaniu danego terenu. Państwa plan pod tym względem jest dość minimalistyczny. Choć przyznam, że pozytywnie zaskoczyło mnie kiedy na spacerze oznajmili Państwo, że zamierzacie pozostawić zbiornik PPOŻ. Zgadzam się całkowicie z Panem architektem, że jest to „coś fajnego” (takich zbiorników pozostało we Wrocławiu niewiele). Uważam, że jest to krok w dobrym kierunku. Być może, jakby się rozejrzeć, to znalazłoby się jeszcze parę takich rzeczy.
- Zieleni na osiedlu – nie przedstawiliście Państwo, żadnych konkretów dotyczących planowanej zieleni. Rozumiem to, ponieważ projekt jest wciąż w fazie koncepcji i nie mam o to pretensji. Piszę o tym ponieważ temat przyrody i ekologii jest bliski mojemu sercu, a z obserwacji wynika, że deweloperzy rzadko



(właściwie to prawie nigdy) nie podchodzą do tematu z należytą dbałością.

Podzielę się więc moimi przemyśleniami, może jakieś okażą się pomocne,

zwłaszcza, że podczas prezentacji wspominaliście Państwo, że ekologia również

i Wam jest bliska. Zasadnicze problemy to:

- stosowanie obcych gatunków roślin – jest niepożądane. Moim ulubionym przykładem tłumaczącym dlaczego należy ograniczać rośliny obcego pochodzenia jest korelacja występowania Kruszyny pospolitej (i Szakłaku pospolitego) z występowaniem motyla Latolistka cytrynka. Wspomniane rośliny są praktycznie nieobecne w nasadzeniach a jednocześnie są jedynymi źródłami pokarmu dla gąsienic wspomnianego motyla. Innymi słowy brak Kruszyny/Szakłaku = brak Latolistki i nie ważne ile w pobliżu jest róż czy budlei, bez tych roślin Latolistek nie zasiedli na stałe danego rejonu. Podobna sytuacja tyczy się w gruncie rzeczy prawie wszystkich gatunków motyli, ciem a także wielu gatunków pszczoł samotnic, trzmieli, chrząszczy i innych owadów. Natomiast różnorodna i liczna populacja owadów przekłada się na równie zróżnicowaną i bogatą populację np.: ptaków owadożernych, nietoperzy, płazów itd.
- monotematyczne nasadzenia – przekładają się na brak różnorodności w źródłach pokarmu i okresowe niedobory pożywienia, potęgują także opisany powyżej problem. Niektóre pszczoły samotnice są ściśle związane z występowaniem konkretnych roślin np.: Pseudomurarka komonicówka (związana z Komonicą pospolitą) lub Pseudomurarka makowa (związana z Makiem polnym). Nasadzając monokultury o niskiej różnorodności z automatu wykluczamy pojawienie się całej rzeszy (często rzadkich) owadów.



- uporządkowana zieleń – także gra negatywną rolę w lokalnym ekosystemie. Sterylne, wąskie wygolone trawniki nie zapewniają stosownych miejsc do gniazdowania dla trzmieli czy pszczoł ziemnych. Zachęcam do zapoznania się z tematyką „czyżni” oraz konceptu zyskującego popularności na zachodzie zwanego „no mow summer”.

Piszę o tym ponieważ projektowane przez Państwa osiedle ma powierzchnię ponad 5ha, na tyle dużo, że może to faktycznie wpłynąć (negatywnie lub pozytywnie) na miejski ekosystem. Warto by było dobrze przemyśleć projektowaną zieleń.

## 2. PODSUMOWANIE

Podsumowując, powyżej opisałem moje główne uwagi dotyczące planowanej inwestycji. W obecnej formie inwestycja sprawia wrażenie przytłaczającej i rodzi u mnie obawy o przyszłość osiedla. Mimo wszystko odnoszę wrażenie, że poniekąd staracie się Państwo aby inwestycja ta była „bardziej znośna” dla mieszkańców niż niektóre inne inwestycje, które już powstały bądź powstają w okolicy. Stąd liczę, że wsłuchają się Państwo w krytyczny głos mieszkańców i uwzględnią przytaczane w ankietach i na konsultacjach postulaty, tak aby koncepcja, którą Państwo zaprezentowali ewoluowała we właściwym kierunku.



### 3. Zestawienie opinii przestanych w formie wiadomości mailowych

| l. p. | Treść wiadomości                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1     | <p>jako mieszkanka dzielnicy Grabiszynka zgłaszam sprzeciw przeciwko planowanej inwestycji. Miałam okazję zapoznać się przygotowanym planem. Nie akceptuję wyglądu, wysokości budynków, liczby mieszkań, liczby mieszkańców, wzmożonego ruchu samochodowego, zaplanowanej zieleni. To nie jest miejsce na tego rodzaju zabudowę, nie tak powinna wyglądać prawdziwa rewitalizacja takiego obszaru.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 2     | <p>Zapoznałem się z koncepcją zagospodarowania terenu FAT. Przeczy ona Państwa tezom zamieszczonym na stronie internetowej. Inwestycja zakłada więcej betonu niż zieleni, nic nie wskazuje na to aby było inaczej. Nie ma nigdzie informacji jaki konkretnie będzie udział powierzchni biologicznie czynnej ogólnodostępnej (nie mówimy tutaj o dachach zielonych, które nie spełniają takich funkcji), czy jest on większy niż teren zabudowy przez budynki, budowle, infrastrukturę, drogi i inne powierzchnie. Zabudowa nowego osiedla nie jest spójna - występują różnego typu krzywizny w elewacji, nie są spójne otwory okienne, kolory elewacji, linie elewacji są zburzone. Nie ma nigdzie informacji o dokładnej ilości miejsc parkingowych. Powinno być minimum 1 miejsce parkingowe na jedno mieszkanie plus dodatkowe miejsca parkingowe dla dostaw, odwiedzających osiedle, klientów lokali usługowych. Rozumiem, że spełnienie przepisów dotyczących odległości między budynkami to jest wielki wyczyn, którym należy się chwalić. Nie zmienia to jednak faktu, że te odległości są zbyt małe, cała zabudowa osiedla jest za gęsta, szczególnie dla tej części miasta. Proszę wskazać na jakim większym obszarze mieszkalnym w tej okolicy są podobne odległości między budynkami o współmiernej ilości kondygnacji. Zaproponowany projekt oceniam negatywnie.</p> |
| 3     | <p>Jestem mieszkanka osiedla Grabiszyńska, a dokładniej mieszkam</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |



|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>na ul. Grabiszyńskiej 204. Planowana inwestycja to okrutny moloch, przeznaczony tylko i wyłącznie na zarobek dewelopera. W okolicy zdecydowanie jest potrzebne więcej mieszkań ale nie budowanych dla 5000 mieszkańców na tak małym terenie. Zaczniemy szanować ludzi to nie Chiny. Dodatkowo czy ktokolwiek przemyślał jak będzie wyglądał ruch na już zakorkowanej Grabiszyńskiej? W tym blokowisku na być szkoła ale w okolicy mamy już szkoły a dzieci coraz mniej za to brakuje basenu. Zamiast szkoły należałoby pomyśleć o mieszkaniach w większych rozmiarach a nie wkładać ludzi w klatki. Jestem zdecydowaną przeciwniczką takiego rodzaju zabudowy.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4 | <p>sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Budowa tak wielu mieszkań na tej przestrzeni jest całkowicie sprzeczna ze spokojnym charakterem dzielnicy. Dodatkowo wskazuję, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jedyną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w spokojną dzielnicę tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 5 | <p>pragnę wyrazić sprzeciw wobec planowanej formy zabudowy części terenu po dawnej fabryce FAT. Uważam, że realizacja tej inwestycji w proponowanym kształcie zakłóci dotychczasowy sposób funkcjonowania tej części miasta. Skala zabudowy, a zwłaszcza planowana liczba mieszkań, wydaje się nieadekwatna do możliwości przestrzennych i infrastrukturalnych tego obszaru. Dostępne wizualizacje wskazują, że projekt nie uwzględnia należycie potrzeby zachowania równowagi pomiędzy funkcją mieszkaniową a innymi, równie niezbędnymi elementami – takimi jak ogólnodostępne tereny zielone, dostęp do usług, szkół, przedszkoli czy przestrzeni wspólnych dla mieszkańców. Warto również zwrócić uwagę na sytuację związaną z dostępnością sklepów oferujących podstawowe artykuły spożywcze i gospodarstwa domowego. Już obecnie działające w okolicy punkty handlowe wydają się przeciążone i niewystarczające wobec potrzeb mieszkańców. Budowa dużego osiedla mieszkaniowego bez jednoczesnego zapewnienia odpowiedniego zaplecza handlowego tylko pogłębi ten problem</p> |



|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>i wpłynie negatywnie na komfort codziennego życia. Obecna koncepcja zdaje się koncentrować wyłącznie na maksymalizacji funkcji mieszkaniowej, bez zapewnienia odpowiedniego zaplecza społecznego i infrastrukturalnego, co może znacznie pogorszyć jakość życia zarówno przyszłych, jak i obecnych mieszkańców dzielnicy.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 6 | <p>Jestem jej przeciwny ponieważ, budowa mieszkań dla 3000 osób spowoduje zadeptaniem Parku Grabiszyńskiego i zakorkowanie skrzyżowania FAT. Budowa ronda które planujecie nie jest zupełnie rozwiązaniem tego problemu. Ponadto wzrost liczby mieszkańców spowoduje wzrost ludzi w okolicznych dyskontach: Lidl, Biedronka i większe kolejki. Rewitalizacja terenu tak, ale nie poprzez budowę mieszkań tylko np. utworzenie terenu zielonego np. parku kieszonkowego.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 7 | <p>sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Budowa tak wielu mieszkań na tej przestrzeni jest całkowicie sprzeczna ze spokojnym charakterem dzielnicy. Dodatkowo podkreślam, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jedyną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w spokojną dzielnicę tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza.</p>                                                                                                                                                                                                                   |
| 8 | <p>Po przeanalizowaniu projektu zabudowy w przedmiotowej inwestycji, uwzględniając realia drogowe w tym rejonie, typowe bolączki mieszkań od deweloperów, postanowiłem w pełnej rozciągłości poprzeć uwagi co do inwestycji zapisane w postaci uchwały rady osiedla Wrocław Grabiszyn-Grabiszynek. Treść tej uchwały znajduje się pod adresem: <a href="https://www.facebook.com/RadaOsiedlaGrabiszynGrabiszynek/posts/pfbid037q2WKt9aPqSBCEVBZ3p8bsSbA8bhS9Tq3RWwXaFwheY8HYvD8AieKuBkCx4jDMjpl">https://www.facebook.com/RadaOsiedlaGrabiszynGrabiszynek/posts/pfbid037q2WKt9aPqSBCEVBZ3p8bsSbA8bhS9Tq3RWwXaFwheY8HYvD8AieKuBkCx4jDMjpl</a> Zabudowa wg obecnego planu jest szkodliwa dla tej części miasta. Trzeba podnieść ilość miejsc postojowych do 1.0/mieszkanie. Włączenie się do ruchu nie może odbywać się ulicą Petuniową. Być może zbudowanie ronda podobnego do skrzyżowania na Powstańców Śląskich pozwoli skutecznie i bezpiecznie</p> |



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | rozprowadzić tysiące pojazdów bez znaczącego pogorszenia obecnej sytuacji. Warto zmniejszyć gęstość zabudowy po przeanalizowaniu przepływu powietrza przez planowane osiedle w tej okolicy.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 9  | sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Budowa tak wielu mieszkań na tej przestrzeni jest całkowicie sprzeczna ze spokojnym charakterem dzielnicy. Dodatkowo wskazuję, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jediną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w spokojną dzielnicę tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza.           |
| 10 | sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Budowa tak wielu mieszkań na tej przestrzeni jest całkowicie sprzeczna ze spokojnym charakterem dzielnicy. Dodatkowo wskazuję, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jediną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w spokojną dzielnicę tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza.           |
| 11 | Największe obawy wzbudza intensywność zabudowy. Ogromna liczba nowych mieszkańców negatywnie wpłynie na komunikację w okolicy. Zwłaszcza komunikację samochodową. O ile na nowe osiedle przewidziane są 3 wjazdy, to wyjazd jest wyłącznie JEDEN. W kierunku centrum prowadzi on przy estakadzie klecińskiej na skrzyżowanie ul Hallera/Grabiszyńska. Znacząco pogorszy on warunki ruchowe na tym, już bardzo mocno zakorkowanym, węźle komunikacyjnym. Poprowadzenie jezdni Zjazdu nr. 2 przez starą halę fabryczną, to zły pomysł. Dawna hala Fabryczna powinna zachować całą swoją kubaturę i zostać wyremontowana. Moje szczególnie obawy wzbudza etapowanie inwestycji. Znając praktyki deweloperów, jestem skłonny podejrzewać, |



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p>że inwestycja zakończy się na wybudowaniu przeskalowanych budynków mieszkalnych, natomiast rewitalizacja budynków fabrycznych i realizacja funkcji społecznych osiedla, zostanie odłożona w czasie i ostatecznie nie zrealizowana. Oglądając plan zagospodarowania osiedla, stwierdzam, że budynki mieszkalne są położone bardzo blisko ruchliwej magistrali kolejowej. Na pewno nie wpłynie to na komfort mieszkania na nowym osiedlu. Nie bez przyczyny w planie zagospodarowania przestrzennego, obszar ten, NIE jest przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową. Ubolewam, że renomowana Pracownia Projektowa Maćków, jest zaangażowana w tak wątpliwej jakości projekt. Estetyka elewacji to nie wszystko. Liczę na poważne potraktowanie uwag mieszkańców zgłoszonych w procesie obowiązkowych konsultacji.</p>                                                                                                                                  |
| 12 | <p>Sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Dodatkowo wskazuję, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jediną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w osiedle tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza. Okolica, w której mieszkam, już teraz boryka się z różnymi problemami, takimi jak zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie hałasem, gigantyczne korki w godzinach szczytu, zbyt mała liczba punktów usługowych. Powstanie osiedla w takiej formie, jaka jest zaplanowana, niestety przyczyni się tylko do pogłębienia tego problemu.</p> |
| 13 | <p>1. UWAGI Chciałbym przedstawić swoje uwagi, obawy i zastrzeżenia dot. zaprezentowanych przez Państwa szkiców i planów zagospodarowania terenu dawnej fabryki FAT. Są to: • Brak planu na cały teren FAT+Hutmen – uważam że jest to kluczowy problem dotyczący tej inwestycji. Jak wskazywano na konsultacjach teren FAT stanowi jedynie ułamek powierzchni całego terenu przemysłowego (obejmującego zarówno powierzchnię FAT ale także Hutmenu). Rozumiem to, że teren ma wielu właścicieli i nie potraficie się Państwo wspólnie dogadać w sprawie przemysłowego i zrównoważonego zagospodarowania CAŁEGO tego terenu. Planowanie zabudowy tak dużej</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                         |



powierzchni wymaga dokładnego i bardzo skrupulatnego przemyslenia. Raz postawione budynki pozostaną tam na dziesiątki, jak nie setki lat. Jeżeli na tym etapie nie zostanie to dobrze przemyslane to późniejsze poprawki mogą być już niemożliwe. • Skala przedsięwzięcia – popieram głosy moich współmieszkańców prezentowane podczas konsultacji. Również moim zdaniem ilość mieszkań proponowanych na tak małym obszarze jest zdecydowanie zbyt duża. Rodzi to uzasadnione obawy o nadwyżę już istniejącej infrastruktury na naszym osiedlu. • Przeciążenie parku – nawiązując do powyższego punktu zaznaczę, że moje obawy dotyczą się zwłaszcza Parku Grabiszyńskiego. Od lat stopniowo zwiększa się tam ruch. Nic dziwnego, w pobliżu brakuje innych tak dużych rekreacyjnych terenów zielonych otwartych dla publiki. Dokładanie kolejnych osiedli w pobliżu na pewno sytuacji nie poprawi. Podczas konsultacji wskazywaliście Państwo, że zamierzacie częściowo rozładować ruch wewnątrz osiedla na kilka skwerów i odciążyć tym Park Grabiszyński. Liczę, że w przyszłości poznamy jakieś dokładniejsze informacje na ten temat np.: ilu ludzi mogłyby pomieścić te skwery? Dziesięć, dwadzieścia, trzydzieści osób? Jest to dość zasadnicza kwestia. Pragnę bowiem zauważyć, że już dziś wielu ludzi specjalnie przyjeżdża do parku samochodami, parkuje na przylegających do niego uliczkach i następnie wybiera się na spacer. Jeżeli ludziom z odległych osiedli chce się przejechać kawał drogi specjalnie do naszego parku tym bardziej będzie się chciało ludziom, którzy widzą park z okien swoich domów. • Brak pomysłu na drogę wzdłuż torów – jak podczas konsultacji wskazał jeden z mieszkańców, wydaje się, że nie mają Państwo żadnego szczególnego pomysłu na teren przylegający bezpośrednio do torów kolejowych. Z tego co zrozumiałem planowana jest tam zwykła droga i jakiś bufor zieleni. Niby ok, ale szczerze po tym jak do użytku oddana została Promenada Krzycka mój apetyt na tego typu rozwiązania drastycznie wzrósł. Liczę, że temat ten zostanie jeszcze poruszony. • Zachowanie zabytków – cieszę się, że poniemieckie hale (które wyjątkowo mi się spodobały) znajdują się pod ochroną konserwatora. Niestety po innych inwestycjach w mieście (np.: browar Piast gdzie zostało raptem kilka ścian) widzę że to nie zawsze wystarcza. Podczas prezentacji proponowaliście Państwo przeprowadzenie drogi przez jedną z hali co w sposób oczywisty wyklucza się z jej ochroną. Moim zdaniem zostawienie kilku ścian bez dachu „na pamiątkę” nie jest ochroną zabytku a jego degradacją. Martwi mnie takie



podejście, zwłaszcza, że na terenie FATu jest wiele innych ciekawostek historycznych/technicznych, które warto by zachować. Przykładowo, tory kolejowe biegnące między halami, znajdują się mniej więcej w miejscu planowanej drogi. Można by się zastanowić nad ich pozostawieniem w nawierzchni drogi. Ta jak to bywa ze starymi, już nieużywanymi torami tramwajowymi (np.: ul. Tęczowa, ul. Gajowicka). Jest to swoista pamiątka po dawnym wykorzystaniu danego terenu. Państwa plan pod tym względem jest dość minimalistyczny. Choć przyznam, że pozytywnie zaskoczyło mnie kiedy na spacerze oznajmili Państwo, że zamierzacie pozostawić zbiornik PPOŻ. Zgadza się całkowicie z Panem architektem, że jest to „coś fajnego” (takich zbiorników pozostało we Wrocławiu niewiele). Uważam, że jest to krok w dobrym kierunku. Być może, jakby się rozejrzeć, to znalazłoby się jeszcze parę takich rzeczy. • Zieleń na osiedlu – nie przedstawiliście Państwo, żadnych konkretnych dotyczących planowanej zieleni. Rozumiem to, ponieważ projekt jest wciąż w fazie koncepcji i nie mam o to pretensji. Piszę o tym ponieważ temat przyrody i ekologii jest bliski mojemu sercu, a z obserwacji wynika, że deweloperzy rzadko (właściwie to prawie nigdy) nie podchodzą do tematu z należytą dbałością. Podzielę się więc moimi przemyśleniami, może jakieś okażą się pomocne, zwłaszcza, że podczas prezentacji wspominaliście Państwo, że ekologia również i Wam jest bliska. Zasadnicze problemy to: stosowanie obcych gatunków roślin – jest niepożądane. Moim ulubionym przykładem tłumaczącym dlaczego należy ograniczać rośliny obcego pochodzenia jest korelacja występowania Kruszyny pospolitej (i Szakłaku pospolitego) z występowaniem motyla Latolistka cytrynka. Wspomniane rośliny są praktycznie nieobecne w nasadzeniach a jednocześnie są jedynymi źródłami pokarmu dla gąsienic wspomnianego motyla. Innymi słowy brak Kruszyny/ Szakłaku = brak Latolistka i nie ważne ile w pobliżu jest róż czy budlei, bez tych roślin Latolistek nie zasiedli na stałe danego rejonu. Podobna sytuacja tyczy się w gruncie rzeczy prawie wszystkich gatunków motyli, ciem a także wielu gatunków pszczoł samotnic, trzmieli, chrząszczy i innych owadów. Natomiast różnorodna i liczna populacja owadów przekłada się na równie zróżnicowana i bogatą populację np.: ptaków owadożernych, nietoperzy, płazów itd. monotematyczne nasadzenia – przekładają się na brak różnorodności w źródłach pokarmu i okresowe niedobory pożywienia, potęgują także opisany powyżej



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p>problem. Niektóre pszczoły samotnice są ściśle związane z występowaniem konkretnych roślin np.: Pseudomurarka komonicówka (związana z Komonicą pospolitą) lub Pseudomurarka makowa (związana z Makiem polnym).</p> <p>Nasadzając monokultury o niskiej różnorodności z automatu wykluczamy pojawienie się całej rzeszy (często rzadkich) owadów. uporządkowana zieleń – także gra negatywną rolę w lokalnym ekosystemie. Sterylne, wąskie wygolone trawniki nie zapewniają stosownych miejsc do gniazdowania dla trzmieli czy pszczół ziemnych. Zachęcam do zapoznania się z tematyką „czyżni” oraz konceptu zyskującego popularności na zachodzie zwanego „no mow summer”. Piszę o tym ponieważ projektowane przez Państwa osiedle ma powierzchnię ponad 5ha, na tyle dużo, że może to faktycznie wpłynąć (negatywnie lub pozytywnie) na miejski ekosystem. Warto by było dobrze przemyśleć projektowaną zieleń.</p> <p><b>2.PODSUMOWANIE</b> Podsumowując, powyżej opisałem moje główne uwagi dotyczące planowanej inwestycji. W obecnej formie inwestycja sprawia wrażenie przytłaczającej i rodzi u mnie obawy o przyszłość osiedla. Mimo wszystko odnoszę wrażenie, że poniekąd staracie się Państwo aby inwestycja ta była „bardziej znośna” dla mieszkańców niż niektóre inne inwestycje, które już powstały bądź powstają w okolicy. Stąd liczę, że wsłuchają się Państwo w krytyczny głos mieszkańców i uwzględnią przytaczane w ankietach i na konsultacjach postulaty, tak aby koncepcja, którą Państwo zaprezentowali ewoluowała we właściwym kierunku.</p> |
| 14 | <p>Przesyłam Państwu w ramach prowadzonych konsultacji społecznych opinię, pod którą podpisało się 1291 osób. Wszystkie podpisy były rzetelnie zbierane przez mieszkańców oraz radnych osiedlowych i są prawdziwe, co gwarantujemy. Oryginały w wersji papierowej zostały zaksięgowane w dokumentacji Rady Osiedla i są do wglądu po uprzednim ustaleniu terminu. Liczymy, że oddane głosy zostaną wzięte pod uwagę w raporcie z konsultacji.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 15 | <p>Przedstawiona koncepcja urbanistyczno-architektoniczna to gwałt na okolicznej przestrzeni. Odnoszę się do tekstu przedstawionego na stronie FAT inwestycja. Dlaczego takie rozwiązanie? - &gt; Trzeba zmieścić max mieszkań na dostępnej powierzchni. 1. Miejska skala: zabudowa wielokondygnacyjna pomaga w efektywnym wykorzystaniu przestrzeni, tworząc miejsce dla ok. 1 530 nowych mieszkań i towarzyszących im usług. -Efektywne wykorzystanie przestrzeni jest</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |



rozumiane tu jako zaplanowanie jak największej ilości mieszkań, bez poszanowania okolicznej zabudowy i charakteru osiedla. 2. Czytelne układy kwartałowe: odległości między budynkami są zgodne z przepisami, a jednocześnie tworzą przyjazne przestrzenie wspólne (dzielnie, place zabaw i zielone korytarze). -Zabudowa każdego kwartału w inny sposób grodzi przestrzeń, budynki są rozrzucone i tylko ciągi komunikacyjne pozwalają dopatrzeć się jakiegokolwiek układu. Wspólne dziedzińce na stropodachach garaży kończą zawsze tak samo- przestrzeniami mało przyjaznymi, z niską zielenią i namiastkami placów zabaw. Proszę odwiedzić sąsiedzki prawdziwy kwartał zabudowy pomiędzy Grabiszyńską, Fiołkową, Nasturcjową i Ostrowskiego i zobaczyć jak wygląda przyjazna przestrzeń wspólna.

3. Wielowątkowy charakter dzielnicy: Grabiszyn to różnorodna zabudowa: od osiedli willowych, przez kamienice, aż po wysokie budynki. Nowa inwestycja uzupełnia tę tkankę w sposób harmonijny i zaplanowany. - Nowa inwestycja uzupełnia tkankę o to, czego do tej pory nigdzie nie było. Żadna dotychczasowa inwestycja na osiedlu (Corte Verona, Kwadrat...) nie jest tak gęsta i intensywna. Twierdzenie, że nowa inwestycja uzupełnia tkankę w sposób harmonijny jest kłamstwem. Twierdzenie, że w sposób zaplanowany- jest prawdą. Z pełną świadomością projektanci na życzenie dewelopera wykonali plan, który w żaden sposób nie nawiązuje do charakteru osiedla, wręcz go niszczy. 4. Przemysłane rozwiązania drogowe i dostęp do transportu publicznego. -Po przemysleniu wyszło, że należy kierowców z 1530 mieszkań wbić do istniejącego układu komunikacyjnego od strony ulicy Petuniowej. Czy budowa ronda pod estakadą pozwoli setkom aut płynnie włączyć się do Petuniowej? Nie. Na Petuniowej już dzisiaj są zatory w godzinach szczytu. Zakładając, że kierowcy już włączyli się do Petuniowej- co dalej? Pytanie retoryczne. Nie wymaga odpowiedzi, bo wszyscy wiemy jak bardzo jest kolizyjne i zakorkowane skrzyżowanie Hallera/Grabiszyńska/Klecińska. Skomunikowanie z istniejącymi głównymi arteriami miejskimi to zdecydowanie za mało. Potrzebne jest opracowanie układu komunikacji, wraz z budową nowych dróg na terenach działek z przebiegiem przez linie kolejową. Potrzebny jest plan na przyszłość. Promowanie ruchu pieszego i rowerowego jest oczywistością. Bezpieczne chodniki, wydzielone ścieżki rowerowe, stacje obsługi rowerów (mycie, pompowanie) są oczywistością. Chwalenie się takim rozwiązaniem to tak jakby chwalić się zapewnieniem wiat



na zbiórkę odpadów. Wpięcie się do istniejącego układu komunikacji miejskiej nie jest atutem planowanej inwestycji, lecz dodatkowym obciążeniem stanu istniejącego. Nie bierze się pod uwagę możliwości wytyczenia nowych tras autobusowych w głębi osiedla. 5. Szkoła, przedszkole, sklepy – nie musisz jechać daleko -Tak, nie musisz jechać daleko, bo SP 109 jest na Inżynierskiej, przedszkole w podwórku na Fiołkowej, Biedronka w Tarasach, a Lidl za Policją. Tylko, że wszystkie te miejsca już teraz są przeciążone. Dodajmy do tego około 3000 nowych mieszkańców i będzie, co będzie. Ani na planie ani na wizualizacji nie widać ani szkoły ani przedszkola, żłobka czy przychodni. Ogólnodostępne usługi w parterze to Żabka, kosmetyczka, fryzjer, może jakieś prywatne gabinety masażu, logopedy czy stomatologa. Handel wielkopowierzchniowy wymaga dojazdu dla dostaw. Nie widać takiego miejsca na planie. Nie widać również parkingu dla klientów. Nie chodzi tu o kilka miejsc przy drodze, które i tak zawsze będą zajęte. Chodzi o zaplanowanie przestrzeni tak, by była funkcjonalna, nie tylko zgodna z przepisami. 6. Więcej drzew, mniej betonu – projekt przyjazny ludziom i naturze -Tu cytat ze strony jest niezbędny, bo wygląda, że macie ludzi za po prostu głupich: „Naszym priorytetem jest ograniczenie efektu tzw. miejskiej wyspy ciepła. Zamiast rozległych betonowych parkingów na powierzchni stawiamy na garaże podziemne i zielone rozwiązania retencyjne. Dzięki temu możemy sadzić wysokie drzewa i krzewy, a także zakładać klomby i rabaty kwiatowe.” Chwalicie się, że zamiast rozległych betonowych parkingów stawiacie na garaże podziemne. Zapytam- które osiedla dzisiaj budowane we Wrocławiu zamiast garaży podziemnych stawiają na rozległe betonowe parkingi? Jest takie gdzieś w ogóle? Z opisu wynika, że dzięki parkingom podziemnym możecie sadzić wysokie drzewa. Bardzo chcemy zobaczyć wysokie drzewa na stropodachach parkingów podziemnych, w tych planowanych, przyjaznych dziedzińcach szczególnie. Trzymamy kciuki za innowatorskie podejście do tematu, takiego nam potrzeba. Przecież podziemny parking nie musi być od ucha do ucha, prawda? Może mieć taki kształt, by jednak wysokie drzewa dało się posadzić na dziedzińcu, którego celem jest również integracja mieszkańców. 7. Zielone dachy i różnorodne nasadzenia- oby było jak najwięcej -Retencja wody- nawierzchnie ażurowe na gruncie rodzimym- jaka ich ilość procentowa w stosunku do pozostałych utwardzeń jest przewidziana? Miejsca do pikniku to te w podwórkach? Spacerzy pomiędzy blokami? Zabawy z dziećmi



na placu przy skrzyżowaniu? Pytania nie wymagające odpowiedzi.

8. Rewitalizacja dawnych zakładów. Może to może tamto. Wiadomo- zburzyć na cele mieszkaniowe niestety się nie da, ale co z tym zrobić- żadnego pomysłu. Hale mogą to, mogą tamto... Mogą. Jeszcze mogą. 9. Osiedle FAT to próba wpisania zabudowy mieszkaniowej w jak największym wymiarze na jak najmniejszej powierzchni. Innej myśli przewodniej nie widać. Granica między nową zabudową a historyczną tkanką miejską jest przepaścią, której nie da się zasypać kłamstwem i fikcją nawiązującą do lokalnego dziedzictwa. Nowa zabudowa z pewnością nie stworzy spójnego organizmu miejskiego. Wybuduje chaos i brak planowania przyszłościowego. Wzmocni widoczność tych aspektów. 10. Kompozycja urbanistyczna- układ urbanistyczny nie kontynuuje rytmu dawnej zabudowy na terenie osiedla mieszkaniowego. Zachowanie istniejącej ulicy wewnętrznej w dawnym układzie hal przemysłowych nie jest wyznacznikiem do budowy osiedla mieszkaniowego. 11. Zabudowa mieszkaniowa- „Nowe budynki mieszkalne zostały zaprojektowane jako kontrast dla rozległych, niskich hal przemysłowych.” Kontrast rzeczywiście wielki i to nie do hal przemysłowych, z których niewiele zostanie, ale w stosunku do okolicznej zabudowy. Jeśli ktoś ma intencję twierdzić, że wg wizualizacji planowana architektura nawiązuje do języka industrialnego, to tylko można to skwitować: nawiązuje, owszem, ale do języka deweloperki. Ciosanej, tępej, ciężkiej, nieciekawej, klockowej, bez żadnej inicjatywy architektonicznej. O jakimkolwiek wzolcie architektonicznym to już nikt nie marzy. Nie we Wrocławiu. 12. Zagospodarowanie hal- jakie są przewidziane funkcje wspierające lokalną społeczność? Mogą pełnić funkcję... Mogą, ale czy będą? Gadka-szmatka na dzisiaj, żadnych konkretności. Szkoła w hali? Co na to kuratorium? Wiemy coś? 13. Zieleń- na planie dobrze widać ile tej zieleni jest przewidziane. Większość to podwórka na garażach. Ile na gruncie rodzimym wysokich drzew się zmieści? Przestrzeń rekreacyjna to Park Grabiszyński. Tam pójda mieszkańcy. Żadnego planu terenu rekreacyjnego nie widać, bo trudno tak nazwać te parę drzew przy skrzyżowaniu Hallera i Grabiszyńskiej. 14. Komunikacja- o tym już było. Plan opiewa na wbicie się do istniejącej bez brania pod uwagę konsekwencji. 15. Teren po FAT i Hutmen to bardzo duży teren w przyszłości do zagospodarowania całościowego. Konieczne jest myślenie na lata w przód. Myślenie i działanie „tu i teraz” wszystko psuje. Jak można działać tak nieodpowiedzialnie? Tylko



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | dla własnego zysku? Mydlenie oczu jakimiś ogrodami deszczowymi? Że w sumie to małe domy, tylko będą jakieś dominanty? To całe osiedle to jedna wielka dominanta. Dominanta w każdym calu- od urbanistyki i architektury, przez ilość mieszkańców i ich potrzeby do dominującego zepsucia tego, co jeszcze zostało.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 16 | <p>FAT - opinia Przedstawiona koncepcja urbanistyczno-architektoniczna to gwałt na okolicznej przestrzeni. Odnoszę się do tekstu przedstawionego na stronie FAT inwestycja. Dlaczego takie rozwiązanie? - &gt; Trzeba zmieścić max mieszkań na dostępnej powierzchni. 1. Miejska skala: zabudowa wielokondygnacyjna pomaga w efektywnym wykorzystaniu przestrzeni, tworząc miejsce dla ok. 1 530 nowych mieszkań i towarzyszących im usług. - -Efektywne wykorzystanie przestrzeni jest rozumiane tu jako zaplanowanie jak największej ilości mieszkań, bez poszanowania okolicznej zabudowy i charakteru osiedla. 2. Czytelne układy kwartałowe: odległości między budynkami są zgodne z przepisami, a jednocześnie tworzą przyjazne przestrzenie wspólne (dzieńce, place zabaw i zielone korytarze). -Zabudowa każdego kwartału w inny sposób grodzi przestrzeń, budynki są rozrzucone i tylko ciągi komunikacyjne pozwalają dopatrzeć się jakiegokolwiek układu. Wspólne dziedince na stropodachach garaży kończą zawsze tak samo- przestrzeniami mało przyjaznymi, z niską zielenią i namiastkami placów zabaw. Proszę odwiedzić sąsiedzki prawdziwy kwartał zabudowy pomiędzy Grabiszyńską, Fiołkową, Nasturcjową i Ostrowskiego i zobaczyć jak wygląda przyjazna przestrzeń wspólna. 3. Wielowątkowy charakter dzielnicy: Grabiszyn to różnorodna zabudowa: od osiedli willowych, przez kamienice, aż po wysokie budynki. Nowa inwestycja uzupełnia tę tkankę w sposób harmonijny i zaplanowany. - Nowa inwestycja uzupełnia tkankę o to, czego do tej pory nigdzie nie było. Żadna dotychczasowa inwestycja na osiedlu (Corte Verona, Kwadrat...) nie jest tak gęsta i intensywna. Twierdzenie, że nowa inwestycja uzupełnia tkankę w sposób harmonijny jest kłamstwem. Twierdzenie, że w sposób zaplanowany- jest prawdą. Z pełną świadomością projektanci na życzenie dewelopera wykonali plan, który w żaden sposób nie nawiązuje do charakteru osiedla, wręcz go niszczy. 4. Przemysłane rozwiązania drogowe i dostęp do transportu publicznego. -Po przemysleniu wyszło, że należy kierowców z 1530 mieszkań wbić do istniejącego układu komunikacyjnego od strony ulicy Petuniowej. Czy budowa ronda pod estakadą</p> |



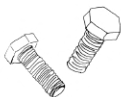
pozwoli setkom aut płynnie włączyć się do Petuniowej? Nie. Na Petuniowej już dzisiaj są zatory w godzinach szczytu. Zakładając, że kierowcy już włączyli się do Petuniowej- co dalej? Pytanie retoryczne. Nie wymaga odpowiedzi, bo wszyscy wiemy jak bardzo jest kolizyjne i zakorkowane skrzyżowanie Hallera/Grabiszyńska/Klecińska. Skomunikowanie z istniejącymi głównymi arteriami miejskimi to zdecydowanie za mało. Potrzebne jest opracowanie układu komunikacji, wraz z budową nowych dróg na terenach działek z przebiegiem przez linie kolejową. Potrzebny jest plan na przyszłość. Promowanie ruchu pieszego i rowerowego jest oczywistością. Bezpieczne chodniki, wydzielone ścieżki rowerowe, stacje obsługi rowerów (mycie, pompowanie) są oczywistością. Chwalenie się takim rozwiązaniem to tak jakby chwalić się zapewnieniem wiat na zbiórkę odpadów. Wpięcie się do istniejącego układu komunikacji miejskiej nie jest atutem planowanej inwestycji, lecz dodatkowym obciążeniem stanu istniejącego. Nie bierze się pod uwagę możliwości wytyczenia nowych tras autobusowych w głębi osiedla. 5. Szkoła, przedszkole, sklepy – nie musisz jechać daleko – Tak, nie musisz jechać daleko, bo SP 109 jest na Inżynierskiej, przedszkole w podwórku na Fiołkowej, Biedronka w Tarasach, a Lidl za Policją. Tylko, że wszystkie te miejsca już teraz są przeciążone. Dodajmy do tego około 3000 nowych mieszkańców i będzie, co będzie. Ani na planie ani na wizualizacji nie widać ani szkoły ani przedszkola, żłobka czy przychodni. Ogólnodostępne usługi w parterze to Żabka, kosmetyczka, fryzjer, może jakieś prywatne gabinety masażu, logopedy czy stomatologa. Handel wielkopowierzchniowy wymaga dojazdu dla dostaw. Nie widać takiego miejsca na planie. Nie widać również parkingów dla klientów. Nie chodzi tu o kilka miejsc przy drodze, które i tak zawsze będą zajęte. Chodzi o zaplanowanie przestrzeni tak, by była funkcjonalna, nie tylko zgodna z przepisami. 6. Więcej drzew, mniej betonu – projekt przyjazny ludziom i naturze -Tu cytat ze strony jest niezbędny, bo wygląda, że macie ludzi za po prostu głupich: „Naszym priorytetem jest ograniczenie efektu tzw. miejskiej wyspy ciepła. Zamiast rozległych betonowych parkingów na powierzchni stawiamy na garaże podziemne i zielone rozwiązania retencyjne. Dzięki temu możemy sadzić wysokie drzewa i krzewy, a także zakładać klomby i rabaty kwiatowe.” Chwalicie się, że zamiast rozległych betonowych parkingów stawiacie na garaże podziemne. Zapytam- które osiedla dzisiaj budowane we Wrocławiu zamiast garaży podziemnych stawiają na



rozległe betonowe parkingi? Jest takie gdzieś w ogóle? Z opisu wynika, że dzięki parkingom podziemnym możecie sadzić wysokie drzewa. Bardzo chcemy zobaczyć wysokie drzewa na stropodachach parkingów podziemnych, w tych planowanych, przyjaznych dziedzińcach szczególnie. Trzymamy kciuki za innowatorskie podejście do tematu, takiego nam potrzeba. Przecież podziemny parking nie musi być od ucha do ucha, prawda? Może mieć taki kształt, by jednak wysokie drzewa dało się posadzić na dziedzińcu, którego celem jest również integracja mieszkańców. 7. Zielone dachy i różnorodne nasadzenia- oby było jak najwięcej -Retencja wody- nawierzchnie ażurowe na gruncie rodzimym- jaka ich ilość procentowa w stosunku do pozostałych utwardzeń jest przewidziana? Miejsca do pikniku to te w podwórkach? Spacerzy pomiędzy blokami? Zabawy z dziećmi na placu przy skrzyżowaniu? Pytania nie wymagające odpowiedzi. 8. Rewitalizacja dawnych zakładów. Może to może tamto. Wiadomo- zburzyć na cele mieszkaniowe niestety się nie da, ale co z tym zrobić- żadnego pomysłu. Hale mogą to, mogą tamto... Mogą. Jeszcze mogą. 9. Osiedle FAT to próba wpisania zabudowy mieszkaniowej w jak największym wymiarze na jak najmniejszej powierzchni. Innej myśli przewodniej nie widać. Granica między nową zabudową a historyczną tkanką miejską jest przepaścią, której nie da się zasypać kłamstwem i fikcją nawiązującą do lokalnego dziedzictwa. Nowa zabudowa z pewnością nie stworzy spójnego organizmu miejskiego. Wybuduje chaos i brak planowania przyszłościowego. Wzmocni widoczność tych aspektów. 10. Kompozycja urbanistyczna - układ urbanistyczny nie kontynuuje rytmu dawnej zabudowy na terenie osiedla mieszkaniowego. Zachowanie istniejącej ulicy wewnętrznej w dawnym układzie hal przemysłowych nie jest wyznacznikiem do budowy osiedla mieszkaniowego. 11. Zabudowa mieszkaniowa-„Nowe budynki mieszkalne zostały zaprojektowane jako kontrast dla rozległych, niskich hal przemysłowych.” Kontrast rzeczywiście wielki i to nie do hal przemysłowych, z których niewiele zostanie, ale w stosunku do okolicznej zabudowy. Jeśli ktoś ma intencję twierdzić, że wg wizualizacji planowana architektura nawiązuje do języka industrialnego, to tylko można to skwitować: nawiązuje, owszem, ale do języka deweloperki. Ciosanej, tępej, ciężkiej, nieciekawej, klockowej, bez żadnej inicjatywy architektonicznej. O jakimkolwiek wzolcie architektonicznym to już nikt nie marzy. Nie we Wrocławiu. 12. Zagospodarowanie hal- jakie są



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p>przewidziane funkcje wspierające lokalną spoleczność? Mogą pełnić funkcję... Mogą, ale czy będą? Gadka-szmatka na dzisiaj, żadnych konkretnych. Szkoła w hali? Co na to kuratorium? Wiemy coś? 13. Zieleni- na planie dobrze widać ile tej zieleni jest przewidziane. Większość to podwórka na garażach. Ile na gruncie rodzimym wysokich drzew się zmieści? Przestrzeń rekreacyjna to Park Grabiszyński. Tam pójda mieszkańcy. Żadnego planu terenu rekreacyjnego nie widać, bo trudno tak nazwać te parę drzew przy skrzyżowaniu Hallera i Grabiszyńskiej. 14. Komunikacja- o tym już było. Plan opiewa na wbiecie się do istniejącej bez brania pod uwagę konsekwencji. 15. Teren po FAT i Hutmen to bardzo duży teren w przyszłości do zagospodarowania całościowego. Konieczne jest myślenie na lata w przód. Myślenie i działanie „tu i teraz” wszystko psuje. Jak można działać tak nieodpowiedzialnie? Tylko dla własnego zysku? Mydlenie oczu jakimiś ogrodami deszczowymi? Że w sumie to małe domy, tylko będą jakieś dominanty? To całe osiedle to jedna wielka dominanta. Dominanta w każdym calu- od urbanistyki i architektury, przez ilość mieszkańców i ich potrzeby do dominującego zepsucia tego, co jeszcze zostało.</p>                               |
| 17 | <p>Grabiszyn–Grabiszynka to obszar o wyjątkowym, kameralnym i zielonym charakterze, z dominującą przedwojenną architekturą. Mieszkańcom bardzo zależy na tym, aby nowa zabudowa harmonijnie wpisała się w tę specyfikę, nie zaburzając tożsamości osiedla. Najważniejsze potrzeby i oczekiwania społeczności lokalnej to: Zachowanie niskiej zabudowy – wysokość nowych budynków nie powinna przekraczać 7 kondygnacji, co pozwoli zachować spójność urbanistyczną z otoczeniem. Zachowanie i wzbogacenie zieleni – konieczne jest uwzględnienie dużej liczby drzew oraz zaplanowanie ogólnodostępnego, większego skweru jako miejsca sąsiedzkich spotkań i odpoczynku. Budowa pełnowymiarowej szkoły podstawowej (klasy 1–8) – zapewni to dzieciom z nowego osiedla i okolic dostęp do edukacji w pobliżu miejsca zamieszkania i odciąży istniejące placówki. Zróżnicowana i dostępna przestrzeń usługowa, w tym: lokalny sklep spożywczy (np. Netto, Stokrotka), przychodnia zdrowia w jednym z lokali na parterze, lokal przeznaczony na potrzeby mieszkańców Grabiszyna–Grabiszynka, np. miejsce spotkań, punkt informacyjny lub przestrzeń społeczna. Bezpośrednie zagospodarowanie jednej z hal FAT-u jako kameralnego konceptu gastronomiczno-kulturalnego, który</p> |



|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p>od początku stanie się integralnym elementem osiedla, a nie odłożoną inwestycją „na później”. Zrównoważone planowanie liczby mieszkańców – osiedle nie powinno być przeznaczone dla więcej niż ok. 2 tys. mieszkańców, by uniknąć problemów z komunikacją i dostępem do usług. Większe odstępy między budynkami – zwiększenie odległości między blokami zapewni więcej światła, przestrzeni i komfortu mieszkańcom, a także zwiększy powierzchnię biologicznie czynną. Partery wszystkich budynków powinny mieć funkcję usługową – zapewni to większy dostęp do lokalnych usług, aktywizację przestrzeni publicznej oraz ograniczenie potrzeby dalszych dojazdów. Uważamy, że uwzględnienie tych postulatów może znacząco ograniczyć potencjalne problemy związane z inwestycją, a jednocześnie przyczyni się do stworzenia przestrzeni przyjaznej, dobrze funkcjonującej i szanowanej przez lokalną społeczność.</p>                                                                                                                                                                 |
| 18 | <p>jako mieszkaniec osiedla Grabiszyn muszę wyrazić swój stanowczy sprzeciw. To miejsce już jest zakorkowane i nieprzejezdne. Ulica Grabiszyńska posiada zwężenie na wysokości zajezdni co znacząco ogranicza ruch, a efekty widoczne są na skrzyżowaniu przy FAT. Dodatkowo estakada jest fatalnie rozwiązana i zjeżdżając z niej jest notorycznie korek w kierunku Hallera, który skutecznie blokuje przejazd w kierunku ulicy Grabiszyńskiej. Państwo chcecie wprowadzić dodatkowe 2500 samochodów!!! Czy ktokolwiek zrobił analizy numerycznego takiego obciążenia? Taka inwestycja wymaga przebudowy tego skrzyżowania!!! Wątpliwym dla mnie jest komfort mieszkańca który ma okna wprost na estakadę. Dodatkowo zabudowa jest potwornie wysoka jak na to miejsce i wprowadzi poczucie klaustrofobii. Inwestorom i architektom sugeruje aby sobie pojeździli w godzinach szczytu w tej okolicy. Dodatkowa sugestia jest taka aby państwo przestali się wzorować na Hong-Kongu projektując inwestycję. Tragedia i oczekuje skutecznej blokady tego architektonicznego potwora!!!</p> |
| 19 | <p>W ramach konsultacji społecznych chciałabym zgłosić swój protest wobec planowanej budowy osiedla na tak wiele mieszkań i tak ogromną liczbę miejsc parkingowych (prawie dwa razy więcej niż planowana liczba mieszkań). 1530 mieszkań to nawet 4500 do 5000 ludzi na jednym osiedlu. Infrastruktura, a zwłaszcza przepustowość dróg, tego miejsca nie jest dostosowana do tego aby na stałe wprowadzić tam (okolice ulicy Grabiszyńskiej we Wrocławiu)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



kolejne 2300 aut. Drogi już w tej chwili są zakorkowane, a niektóre ich odcinki nie dają nawet możliwości ich przebudowy w najbliższym czasie (choćby przejazd pod wiaduktem kolejowym czy pobliskie rondo i skrzyżowania). W tym wypadku nawet budowa ronda pod Obwodnicą Śródmiejską nie rozwiąże problemów wynikających z wprowadzeniem na osiedle dodatkowych 2300 aut. Podobnie sytuacja dotyczy komunikacji miejskiej, a nawet infrastruktury wodno-kanalizacyjnej - wszystko w okolicy planowanej inwestycji już w tej chwili jest przeciążone. Wybudowanie w tym rejonie kolejnego gigantycznego osiedla na kolejne kilka tysięcy osób grozi paraliżem tej części miasta i ogromnymi problemami /utrudnieniami dla ludzi już mieszkających w tej okolicy. Z uwagi na powyższe wnioskuję o odrzucenie projektu budowy osiedla na tak dużą skalę i ograniczeniu go do maksymalnie 750 miejsc postojowych.



## Załącznik 4:

# Zestawienie odpowiedzi przestanych za pomocą formularza internetowego

### Odpowiedzi na pytanie 1

Czego Twoim zdaniem brakuje w okolicy Grabiszyna-Grabiszynka i co powinno zostać uwzględnione przy planowaniu nowej inwestycji, by lepiej odpowiadała ona na potrzeby mieszkanek i mieszkańców?

- Należy zacząć od tworzenia przestrzeni dla usług i kultury, a nie zostawiać tego na nieokreśloną przyszłość. Z reguły takie planowane inwestycje po prostu nie powstają. Przestrzeni dla kultury bardzo brakuje w tej dzielnicy. Potrzebne są sale na imprezy, kameralne koncerty, sale na różnego rodzaju warsztaty dla dzieci i dorosłych, do wynajęcia na imprezy taneczne. Tak samo ze szkołą podstawową. Niezbędne są nowe przestrzenie dla usług oraz przystępnych lokali gastronomicznych, z których mieszkańcy będą mogli korzystać na co dzień, nie tylko od święta. Kawiarnie dające możliwość spotkań.
- Budowa krytej pływalni, basenu sportowego (nie aquapark).
- małe, jednosalowe kino
- basen kryty
- Restauracji, kawiarni, pubów, terenów eventowych, miejsc spotkań.
- Zieleni
- Przebudowa i rozbudowa całego ruchu ulicznego w okolicach FAT, ulic: Klecińskiej, Grabiszyńskiej, al. Hallera. Już teraz jest tam potworny ruch, korki, tramwaje i autobusy nie są wystarczającą alternatywą (a autobusy stoją w tych



samych korkach, co auta); zbyt mała ilość w okolicy: szkół, przedszkola, przychodni lekarskich ale także sklepów

- Brakuje zieleni w okolicach FAT, małych sklepów i restauracji
- Brakuje przestrzeni rekreacyjnych. Konieczna jest modernizacja infrastruktury transportowej która już teraz jest niewydajna.
- brakuje terenów kulturotwórczych, miejsc spotkań dla mieszkańców, galerii sztuki, restauracji, kawiarni oraz drzew w terenach zabudowanym budownictwem wielorodzinnym
- Brakuje , usług, miejsc do integracji społecznej, sprawnej komunikacji dla tak dużych inwestycji, estetyki (nowe budynki – Ogrody Grabiszyńskie), centrum kultury, infrastruktury sportowej.
- Plan inwestora jest dla mnie zadowalający
- Piekarni
- Brakuje: 1. Zielonej sieci ścieżek i dróg łączących tereny zielone, w tym drzewa zacierające chodniki/ścieżki wzdłuż ulicy Grabiszyńskiej. 2. Rozwiązań akustycznych, które ograniczają hałas uliczny. 3. Dom kultury. 4. Lokalny basen kryty 5. Dostępne, inkluzywne, a nie ekskluzywne miejsca spędzania czasu (zewnątrzne i dostępne w trudnych warunkach pogodowych) 6. Dostosowane miejsca dla osób starzejących się (zgodnie z ideą długowieczności). 7. Zieleń, woda, zielen, woda...
- Brakuje miejsc parkingowych. Pracownicy i klienci okolicznych usług oraz szkół wolą darmowe miejsca pod domami mieszkańców osiedla, zamiast płatnych placów parkingowych pod własnymi firmami.
- Brak jest miejsc parkingowych



- W okolicy brakuje miejsc do spędzenia czasu, rozrywki dla dorosłych. Mamy place zabaw, parki i restauracje, ale brakuje np pubów, kręgielni, bilardowni czy innych rodzajów rozrywki
- Na terenach poprzemysłowych od Klecińskiej i FAT do Hutmenu i linii kolejowej należy wyznaczyć docelową siatkę ulic, której częścią będzie planowane osiedle. Taka siatka pozwoli zapewnić równomierną obsługę osiedla również przez ulicę Grabiszyńską, a nie tylko przez wyjazd przez planowane rondo i ulicę Klecińską, która już dzisiaj jest zakorkowana w godzinach szczytu. Planowana budowa sygnalizacji świetlnej może nie rozwiązać tego problemu przy jednoczesnym wzroście natężenia ruchu z planowanego osiedla.
- dodatkowej linii tramwajowej poprzez estakadę
- Zdecydowanie brakuje zieleni i punktów gastronomicznych, takich jak kawiarnie czy restauracje, bardzo przydatny by był mały targ, brakuje również żłobków i przedszkoli.
- Basen, więcej zieleni, mniej betonu, foodcourt
- Parkingu
- Ronda na skrzyżowaniu FAT oraz bezkolizyjnych skrętów w prawo z każdego kierunku.
- Parkingów, szkół, Przychodni zdrowia
- Zieleni, drogi rowerów, małe usługi
- Kawiarnia, centrum sportu i kultury, sztuki współczesnej - nie jak historia zajezdnia.
- zabytkowe hale poprzemysłowe powinny być objęte inwestycją i powinna w nich powstać infrastruktura dla mieszkańców np. kawiarnie, restauracje, może beach bar – w okolicy brak takich miejsc dla mieszkańców
- Brakuje przestrzeni, ciszy dla mieszkańców całej dzielnicy



- Niczego nie brakuje
- Przepustowość dróg jest tragiczna. Klecinska Hallera i Grabiszyńska są zakorkowane okropnie, dodatkowo wszystkie boczne ulice. Śmierdzi spalinami stojących w korkach aut. Potrzebujemy rozwiązań usprawnienia ruchu.
- Parking i tereny zielone
- Przepustowość Ulicy Grabiszyńskiej w stronę centrum
- Droga rowerowa od ul. Krzemieniecka (w budowie I etapu w 2025) przez Ostrowskiego i Petuniowa do DDR Grabiszyńska strona północna do centrum.
- Drogi dojazdowe do osiedla. jezdnia z jednym pasem dla samochodów, plus bus pass są gwarancją ogromnych korków w przyszłości. Mało sklepów dla obsługi takiej ilości mieszkańców.
- Inwestycję na terenie FAT należy skorelować funkcjonalnie i przestrzennie oraz zapewniając ciągłość nowego środowiska przyrodniczego, skoordynować realizacyjnie oraz społecznie szeroko skonsultować wspólnie z perspektywiczną inwestycją innego inwestora na terenie HUTMEN. W żadnym wypadku inwestycja FAT nie może być akceptowana, niezależnie od przyjętych rozwiązań, bez co najmniej uprzedniego nowego rozstrzygnięcia planistycznego (uchwalenie ogólnomiejskiego planu ogólnego) dla terenu HUTMEN. Tym samym analizowanie i ocenianie obecnie przedłożonych rozwiązań jest dalece przedwczesne. Szkoła podstawowa, deklarowana przez inwestora, powinna zapewnić obsługę edukacyjną dla wszystkich mieszkańców/dzieci łącznie analizowanych terenów FAT i HUTMEN, o ile inaczej nie zostanie wskazane przez Departament Edukacji UM Wrocławia. Inwestycje na terenie FAT i terenie HUTMEN, jako kompleksowe przekształcenie wielkiego przemysłowego obszaru w centrum miasta, należy kształtować w modelu nowej (wyższej) jakości rozwiązań urbanistycznych, architektonicznych, środowiskowych,



funkcjonalnych, materiałowych i widokowych, w tym odchodząc od masowej w naszym kraju praktyki realizowania niskiej jakości zabudowy i otoczenia przez deweloperów mieszkaniowych. Dla całego tego obszaru należy opracować masterplan, współdziałając z władzami miasta.

- Brakuje szkoły podstawowej (obecnie istniejąca jest przepiętna i funkcjonuje w dwóch odrębnych budynkach.) Brakuje sklepów spożywczych i punktów usługowych.
- Brakuje wystarczająco dużej liczby miejsc parkingowych oraz publicznie dostępnego basenu (25m)
- Brakuje naziemnej kładki lub przejść podziemnych na skrzyżowaniu ul.Grabiszyńskiej/Hallera/Klecińskiej. Czy jest możliwość ich zapewnienia?
- W okolicy nie jest zachowana równowaga dotycząca ciszy. Jedną z najbardziej ruchliwych ulic to właśnie Hallera – Klecińska. W tym regionie należałoby zadbać o wstawienie następujących elementów do walki z hałasem – od automatycznych smarownic dla tramwajów ( szczególnie na skrzyżowaniu Fat oraz dalej na rogu łączym fat z aleją pracy), po ekrany oddzielające od hałasu (podobnie jak jest to na Pilczycach) po być może wprowadzenie fotoradarów ograniczających nocne rajdy kierowców (zadbanie o ciszę całego osiedla, ze względu na znikome zaangażowanie ze stron obecnych wspólnot mieszkaniowych)
- Wyciszenia tramwajów, są one bardzo głośno i przeszkadzają w życiu codziennym
- Przestrzeń kultury - kino, sala wielofunkcyjna. Przestrzeń do uprawiania sportów – boiska, basen, ścianka wspinaczkowa, place zabaw dla dzieci w różnym wieku. Oferta gastronomiczna – bary, restauracje, kawiarnie. Placyk targowy – targowisko.



- lokale usługowe na parterze. Więcej zieleni na osiedlu. Miejsca Parkingowe dwa na mieszkanie.
- Jako mieszkaniec jestem zasmucony, że już na etapie konsultacji widać tak rażące problemy. Formularz jest na samym końcu strony, pole na odpowiedzi jest minimalne, a pytania sugerują, że decyzja o inwestycji już zapadła. Nie ma możliwości odniesienia się do konkretnych elementów projektu, tylko ogólne. Wymuszenie podania e-maila odbiera anonimowość, a brak informacji o tym, jak nasze uwagi zostaną uwzględnione w raporcie, budzi wątpliwości co do rzeczywistych intencji. Cała strona czyta się jak opowieść inwestora o tym, jakie to będzie wspaniałe, a nie jak rzetelne zestawienie badań i danych o wpływie projektu na otoczenie. Taka forma "konsultacji" sprawia wrażenie pozorowanych działań mających jedynie spełnić formalny wymóg. Prawdziwe konsultacje wyglądają inaczej - dają mieszkańcom realną możliwość wpływu na projekt, a nie tylko pozór wysłuchania. Nie wzbudzacie zaufania. Mam nadzieję, że moja opinia nie będzie wyrzucona do śmietnika jako nie na temat, bo owszem jest na temat, będziemy sprawdzać z innymi mieszkańcami czy znalazła się w raporcie.
- Inwestycja na terenie dawnej Fabryki Automatów Tokarskich (FAT) powinna szanować charakter Grabiszyna-Grabiszynka i realnie poprawić jakość życia mieszkańców. Budynki muszą być niskie, maksymalnie pięciokondygnacyjne, z elewacjami z czerwonej cegły, nawiązującymi do historycznych hal FAT, aby wpisały się w lokalny krajobraz, a nie dominowały go jak wysoki blok koło stacji BP. Osiedle powinno być otwarte – bez płotów i bram z kodami, które odcinają dostęp, jak w wielu nowych inwestycjach. Ścieżki piesze i rowerowe muszą umożliwiać swobodne przejście, szczególnie z dworca PKP Grabiszyn do centrum osiedla. Zielone place i parki powinny znajdować się na obrzeżach,



dostępne dla wszystkich, a nie zamknięte w dziedzińcach tylko dla mieszkańców. Szkoła podstawowa, boiska i lokale usługowe muszą powstać przed budynkami mieszkalnymi, by nowi mieszkańcy od razu mieli dostęp do potrzebnej infrastruktury. Szkoła i boiska wymagają nasadzeń drzew i elementów dźwiękoszczelnych, aby zminimalizować hałas z ul. Grabiszyńskiej i torów kolejowych. Usługi handlowe powinny wspierać lokalnych przedsiębiorców – piekarnie, warzywniaki, stragany dla rolników z przystępnymi cenami najmu, zamiast sieciowych sklepów typu Żabka. Rewitalizacja hal FAT na przestrzenie kulturalne (koncerty, wystawy) i usługowe (restauracje, rzemiosło) powinna być priorytetem, z jawnymi cenami najmu, by pokazać, że to nie kolejna „patodeweloperka”. Zielone dachy muszą być ogólnodostępne, jak publiczne parki, a nie tylko dekoracją. Przy dworcu PKP Grabiszyn potrzebna jest zielona przestrzeń z ławkami i drzewami dla pasażerów, a nie galeria handlowa generująca ruch i hałas.

- Restauracji, jest około 5 w okolicy.
- Aktualne zagęszczenie okolicy i wysokość oraz wielkość zabudowań. Planowana inwestycja wg mnie w ogóle nie wykazuje żadnej harmonii z okolicą tylko ja poprostu psuje i przygniata i okropnie dominuje nad całą resztą. Nazywanie kilku zielonych klombików pomiędzy wielkimi budynkami zieloną przestrzenią to chyba jakiś żart. Miejsca do wypoczynku z dziećmi w otoczeniu przytłaczających bloków? Ażurowe nawierzchnie do retencji wody gdzie? W podziemnych parkingach? i wysokie drzewa rosnące na dachu parkingu podziemnego? Lepsza jakość powietrza i mikroklimat przy gęstej i wysokiej zabudowie? Serio? To są jakieś bzdurne hasła. 'planowane jest nowe osiedle mieszkaniowe nawiązujące do lokalnego dziedzictwa.' co to w ogóle za hasło



i w czym ma pokrycie? 'tworząc spójny, złożony organizm miejski.'- te kolosy spójny organizm? Mydlenie oczu

- Węzłów komunikacyjnych, szkół, terenów zielonych, miejsc parkingowych
- Terenów rekreacyjnych
- Na Grabiszynku brakuje przestrzeni kulturalnych, miejsc spotkań młodych, obiektów sportowych jak skate parki i podobne. Brakuje też spokoju, który niegdys był na tej dzielnicy, a którego co raz mniej przez deweloperkę. Brakuje też drożnych dróg, które już nie dają rady przyjmować większej ilości aut.
- Miejsc parkingowych, zieleni, placów zabaw, przedszkoli, żłobków, sklepów średnio powierzchniowych, restauracji.
- Miejsca postojowe
- Brakuje przestrzeni dla ludzi, a nie deweloperów, takiej gdzie można odetchnąć od zgiełku i wśród zieleni spędzić wolny czas na spacerowaniu czy uprawianiu sportów. Brakuje miejsc do organizacji wydarzeń. Nie potrzeba kolejnego blokowiska, których w około jest już cała masa.
- Basen, obiekty sportowe
- Zieleni
- W okolicy brakuje zieleni, przestrzeni publicznych i oddechu urbanistycznego. Nowa inwestycja powinna przede wszystkim respektować potrzeby mieszkańców, a nie maksymalizować zysk dewelopera. Obecny projekt jest zbyt intensywny – połowa planowanych budynków powinna zostać usunięta, by zachować jakiegokolwiek normalne warunki do życia. Potrzebujemy drzew, parków, placów zabaw i przestrzeni do życia, a nie betonowej dżungli.
- Więcej terenów zielonych, mniej betonu, więcej usług, obiektów sportowych w tym miejscu a mniej mieszkań i biur. Miejsce na dodatkową szkołę/przedszkole.



- Szkoła, przychodnia, dojazd do inwestycji i reorganizacja ruchu na wiecznie zakorkowanym skrzyżowaniu Hallera/Grabiszewska/ Klecińska
- Terenów zielonych lokalnych sklepów
- obiektów sportowych, boisk , miejsc integracji mieszkańców
- Restauracje, Gastronomia
- Nie dla inwestycji! Nie dla osiedla w tym miejscu!
- Sprawnej komunikacji.
- Restauracje, więcej zieleni, przestrzeń sportowa
- Potrzebna będzie nowa szkoła podst, nowe przedszkole( obecne w rejonie są na granicy pojemności), to samo dotyczy nowych dyskontów.
- Poprawy usług za pieniądze pozyskane od dewelopera za zmianę typu działki.
- Kolejny pas ruchu, całe skrzyżowanie stoi od rana do wieczora
- łącznik krzemieniecka-awicenny w linii prostej
- Przychodnia, sklepy
- Przejezdnych ulic, czystości powietrza
- Potrzebny nowoczesny zespół szkolno-przedszkolny, duży plac zabaw, ciekawe lokale gastronomiczne, kryty basen
- Drugiego parku, bo grabiszewski jest już przeciążony. Poprawy drożności ulicy Grabiszewskiej i jej skrzyżowania z Hallera.
- Długie zielone aleje spacerowe, wzdłuż torów kolejowych, wzdłuż ścieżek rowerowych, skwery i miejsca spotkań, ryneček, bar/restauracja
- Zieleni i wody
- Restauracje, boiska sportowe na swiezym powietrzu, drogi wokół osiedla, Grabiszewska, Hallera i Klecinska juz nie daja rady.
- W mojej ocenie przy takiej skali (1500 mieszkań) dostęp do usług i jakość życia mieszkańców się obniży bez względu na to co nowego deweloper wybuduje.



Nie da się zwiększyć i tak już bardzo zakorkowanej ulicy Grabiszyńskiej. Ta część miasta z Pół-Zach częścią miasta jest połączona tylko 2 szlakami komunikacyjnymi (Grabiszyńska + Klecińska) - to co by było potrzebne to zwiększenie liczby tych szlaków. Co więcej - tam nawet pieszo jest ciężko przejść. Brak jest sklepów - Biedronka w tarasach grabiszyńskich jest już teraz ekstremalnie przepiętna (Żabki na osiedlu nie załatwią tu sprawy). Lidl jest już dalej (co dla osoby bez auta/ osoby starszej ma znaczenie) i również jest bardzo oblegany. Starsze osoby z okolicy w praktyce nie mają dużego wyboru niż iść najbliżej np. do Biedronki. Warto dodać że parking przy Tarasach Grabiszyńskich jest za mały. Budowa szkoły to dobry pomysł, pewnie też z punktu widzenia marketingu prowadzonego przez dewelopera. Pytanie jednak co ze żłobkiem, szkołą średnią, przychodnią (nie prywatny Medicover w Tarasach Grabiszyńskich, ale publiczną). Szkoła podstawowa to za mało. Dobrze, że cmentarz jest blisko ... Warto dodać, że na te sklepy, żłobki potrzeba miejsca a jest ono mocno ograniczone, szczególnie w sytuacji jak deweloper chce wybudować aż tyle bloków. Brak tramwaju łączącego okolice ze Szczepinem bezpośrednio - to wygeneruje jeszcze większy ruch samochodowy. Brak kładki/przejścia podziemnego ze strony planowanego osiedla w stronę Tarasów Grabiszyńskich - tam trzeba i tak już długo czekać na światłach. Mile widziane też kładki/przejścia we wszystkie inne strony. Trochę nie na temat - Na stronie dewelopera brakuje też normalnego formularza - okienka na wpisanie tego są bardzo wąskie i łatwo w mojej ocenie ten formularz przeoczyć...

- W okolicy moim zdaniem jest wszystko czego potrzebują mieszkańcy. Nie potrzebujemy większej ilości mieszkańców na naszych osiedlach. Okolica jest piękna, zielona i przyjazna. Na potrzeby mieszkańców powinno zostać



uwzględnione to, że nie chcemy tu żadnej!!!! nowej inwestycji, jedynie remontowanie tego co jest i dopasowanie do naszych potrzeb.

- Niestety, zaproponowany formularz do zgłaszania opinii nie pozwala na pełne i sensowne wyrażenie potrzeb oraz oczekiwań mieszkańców i mieszkank. Ograniczona liczba pytań oraz format odpowiedzi uniemożliwiają przedstawienie istotnych uwag. Warto uwzględnić tę obserwację w raporcie, który ma powstać na podstawie konsultacji. Co do samej inwestycji — w obecnym projekcie brakuje przede wszystkim biura projektowego z wizją, misją i wyobraźnią. Dysponujecie wyjątkowym terenem o ogromnym potencjale, jednak każda przestrzeń, która mogłaby go wykorzystać, jest traktowana zdawkowo – pojawiają się odpowiedzi typu „kiedyś zobaczymy”, „nie mamy na to pomysłu” lub „to się nie opłaca”. Takie podejście jest nie do przyjęcia. Projektanci wręcz sami sygnalizują, że projekt jest nieadekwatny i nie odpowiada na realne potrzeby, ale nie mają możliwości zaproponowania czegoś lepszego. Kolejnym poważnym problemem jest brak uwzględnienia w projekcie dworca kolejowego, który będzie znajdował się tuż pod osiedlem i mógłby stanowić ważny element codziennej komunikacji miejskiej. Brak takiej wizji rodzi pytania, czy jest odpowiedni moment na realizację inwestycji. Teren ten celowo utrzymywany jest w stanie zaniedbania i degradacji. Hale przemysłowe niszczej, co tworzy wygodny pretekst do szybkich inwestycji deweloperskich o niskiej jakości, które stają się jedyną alternatywą — zamiast długofalowej, przemyślanej rewitalizacji. W dalszej części projektu widoczny jest nadmierny nacisk na budowę dużej liczby mieszkań, co w kontekście lokalnych problemów takich jak smog, korki czy brak usług jest niewłaściwe. Brakuje tu przestrzeni z lokalną żywnością, miejsc dla młodzieży, placów zabaw, szkół oraz terenów zielonych, gdzie mieszkańcy mogliby spotykać się i wspólnie uprawiać rośliny.



Brakuje rynku lokalnego oraz przestrzeni umożliwiającej organizację lokalnych targów. Ponadto wiele powstających projektów jest wizualnie, ergonomicznie i funkcjonalnie nie do zaakceptowania – niestety również ten projekt wpisuje się w tę grupę. Szczególnie smutne jest to, że piękne hale przemysłowe o stabilnej konstrukcji i dobrym doświetleniu nie mają żadnego pomysłu adaptacji poza ich zburzeniem lub przeznaczeniem na parking. Ostatnie, co mnie martwi, to mentalność ludzi żyjących w Polsce. Od lat wmawia się nam, że nie zasługujemy na nic więcej, że inwestor musi przede wszystkim zarobić (ludzie i tak zarobią bardzo dużo, nawet realizując najbardziej wyrafinowane propozycje), że nic się nie da zmienić i nie warto walczyć o lepsze rozwiązania. Ta mentalność to efekt długotrwałego „wyprania mózgów” i życia w „chowie klatkowym” — gdzie ogranicza się nas do roli biernych odbiorców, zamiast aktywnych uczestników życia społecznego i miejskiego.

- Należy nie budować nowych osiedli, zainwestować w tereny zielone.
- Zieleni, lokalnych bazarów z żywnością, lokalnych sklepów (nie żabek i biedronek itp. drzew w przy ścieżkach rowerowych, parków, skateparku, miejsca do rekreacji na dworze także zimą, dobrej infrastruktury samochodowej, jakiegokolwiek jakościowego nowego budownictwa (a budowane jest aż za dużo), tanich garaży, foodcourtu, liceum, szkoły podstawowej, przychodni, poczekalni na dworcu.
- Brakuje terenów zielonych, brakuje przestrzeni.
- Brakuje przerzucenia Grabiszyńskiej nad Hallera lub odwrotnie.
- Dobrych dróg dojazdowych, kameraln niskie budynki, zielen a nie szpetna 11 kondygnacyjna dewelopera. Klatki dla ludzi za miliony. Piękne obrazki to bzdura i chwyt marketingowy tak jak koło Aldiego!!!
- Odpowiedniej infrastruktury drogowej



- Nie podoba mi się planowanie nowych budynków mieszkalnych w tym miejscu
- Brakuje dróg!
- Inwestycja jest nietrafiona. Przeznaczenie terenu powinno zostać utrzymane jak obecnie i powinien tam być utrzymany lekki przemysł. Miasto Wrocław powinno rosnać w sposób zrównoważony, a przebaczenie tego terenu pod zabudowę mieszkalną kłóci się ze zrównoważonym rozwojem.  
Gdy zabraknie w mieście atrakcyjnych terenów dla biznesu i przemysłu to i mieszkania staną się zbędne.
- Więcej zieleni
- Nowych dróg, żłobków/przedszkoli/szkoł, centrum medycznego, dobrej komunikacji miejskiej
- Basen, obiekty sportowe
- Terenów zielonych, boisk, miejsc do spędzania czasu ZA DARMO, place zabaw dla dzieci, miejsca do treningu dla psów. Żeby dało się wyjść z domu i nawet w centrum miasta móc odpocząć.
- Brakuje szkół i niezabudowanej przestrzeni oraz sklepów spożywczych.  
Na pewno NIE brakuje tak wielkiego kolejnego osiedla, które doszczętnie sparaliżuje nasze i tak już zakorkowane osiedle.
- Miejsc parkingowych i zieleni.
- niczego
- Infrastruktura dróg, poprawa jakości komunikacji miejskiej
- Trasy rowerowe :) i dostosowany cykl świateł do natężenia ruchu
- Drogi sklepy szkolne
- Aqapark



- Targ z lokalnymi produktami (warzywa, owoce, przetwory), miejsce na organizowanie wydarzeń kulturalnych, warsztatów. Tereny zielone i ukwiecone
- Tereny zielone, zadrzewienie, restauracje
- Inwestycja jest nieprzemysłana, ogromny węzeł komunikacyjny obok, który już teraz jest niewydolny zostanie dodatkowo dociążony przez mieszkańców inwestycji i usługodawców.
- Sal sportowych, punktów usługowych i gastronomicznych
- Brak wystarczającej ilości miejsc parkingowych
- Zbyt mało jest przestrzeni rekreacyjnych.
- Po sto kroć nie dla tej inwestycji! Ten obszar to obszar przemysłowy, i taki charakter powinien zostać. Jako mieszkanka tego osiedla uważam że aktualna infrastruktura nie jest adekwatna do tego przedsięwzięcia.
- Nowa inwestycja powinna uwzględniać zapewnienie spokoju, kontakt z naturą (czytaj: zieleni zamiast betonu ), mniejsze zagęszczenie mieszkańców. Brakuje: spokoju, zieleni, wody (fontanna), inwestycji w wellness , np. joga centrum w parku – w zieleni, a nie w betonie ... AWARE INVESTmnets in PEOPLE, not in BANK ACCOUNT!!!
- Szerokie chodniki, osobne pasy dla rowerów i hulajnog dla bezpieczeństwa pieszych, więcej zieleni niż w planach
- punktów gastronomicznych, lepszej infrastruktury drogowej, placów zabaw / rozrywki / boisk, organizacji ruchu, żłobków, szkół, szpitali/kliniki - coś co spowoduje, że Ci ludzie nie będą się przemieszczać bezsensownie generując obciążenie w komunikacji
- Zieleni



- Dzień dobry, sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Budowa tak wielu mieszkań na tej przestrzeni jest całkowicie sprzeczna ze spokojnym charakterem dzielnicy. Dodatkowo wskazuję, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jediną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w spokojną dzielnicę tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza.
- Niczego nie brakuje
- Przychodni luxmed, infrastruktury dla dzieci i młodzieży (głównie tych "krytych"), miejsc spotkań (kawiarnie, puby, knajpy)
- Szkoła, drogi dojazdowe, parkingi, sklepy, zieleni
- Tereny zielone, miejsc parkingowych, placów zabaw, miejsc aktywności fizycznej na świeżym powietrzu
- Zieleni
- Centrum kulturowego dla aktualnych mieszkańców, zamiast nowych bloków
- Nie powinna dostać zgody na budowę
- Tanich mieszkań komunalnych.
- Nowych ulic
- Dobre rozwiązania drogowe, już teraz skrzyżowanie jest zakorkowane
- Ta inwestycja nie powinna powstać. Kolejne tak duże osiedle zaburzy komunikację w tym rejonie.
- Więcej zieleni. Sprawna komunikacja do centrum. Mniej intensywna zabudowa. Rewitalizacji budynków pofabrycznych i przystosowanie ich do nowych funkcji.



- Park I rozszerzanie komunikacji Miele
- Bezpiecznego połączenia skrzyżowania FAT z ul. Petuniową-Krzemieniecką”
- Odpowiedni dojazd i brak jeszcze większych utrudnień komunikacyjnych
- bezpiecznego połączenia skrzyżowania FAT z ul. Petuniową-Krzemieniecką
- bezpieczne połączenie skrzyżowania FAT z ul. Petuniową-Krzemieniecką
- Niskich budynków, infrastruktury zielonej (nie na dachach!!!), Biedronka i Lidl już są zatłoczone, rekreacja
- Połączenia skrzyżowania FAT z ul. Petuniową- Krzemieniecką
- Brakuje basenów, ośrodków zdrowia i przedszkola
- Brakuje bezpiecznego przejazdu przez skrzyżowanie FAT w kierunku ulic Petuniowej i Krzemienieckiej – warto to uwzględnić przy planowaniu.
- Płynność komunikacyjna, problemy z korkami na innych sąsiadujących ulicach również, np na Kruczej, Inżynierskiej. Zapewne brak wystarczających miejsc parkingowych dla mieszkańców, zawałanie ulic przylegających ulic samochodami. Brak płynności ruchu już zakorkowanej Klecinskiej i Grabiszyńskiej
- Obecnie okolica funkcjonuje względnie dobrze, ale planowane nagłe zwiększenie liczby mieszkańców o kilkanaście tysięcy osób może całkowicie przeciążyć istniejącą infrastrukturę. Brakuje uporządkowania newralgicznego terenu pod wiaduktem przy stacji kolejowej Wrocław Grabiszyn – chodniki są za wąskie, parkowanie jest chaotyczne i nielegalne, a droga rowerowa w tym miejscu nie spełnia współczesnych standardów. Teren ten wymaga kompleksowego remontu, w tym: poszerzenia chodników i poprawy ich dostępności, likwidacji dzikiego parkowania przy P&R, zaprojektowania drogi rowerowej w standardzie europejskim, poprawy bezpieczeństwa i komfortu



poprzez monitoring i ograniczenie hałasu od pojazdów. Te podstawowe braki należy zlikwidować jeszcze przed zasiedleniem nowych mieszkańców.

- W okolicach FAT jest dość mizerny poziom usług, jeśli plany wejdą w życie to teren ten powinien być obsługiwany przez jednostkę centrum obsługi mieszkańca. Może zamiast generowania zbędnych mieszkań pomyśleć o biurach. Skrzyżowanie FAT i wiecznie zakorkowana w godzinach szczytu ul. Klecińska wymagają modernizacji. Ul. Kalecińska długofalowo powinna być obsługiwana przez tramwaj.
- Przede wszystkim należy przywrócić ulicy Grabiszyńskiej przepływ samochodów poprzez od placu srebrnego do Fat.
- Stworzenie przestrzeni wspólnej w postaci zielonych dachów dostępnych dla mieszkańców gdzie może odbywać się Rekreacja.
- Restauracji i wolnej przestrzeni. Więcej miejsc do parkowania. Najlepiej zmniejszyć inwestycje blokowiska na rzecz większej ilości zieleni/terenów rekreacyjnych.
- Przestrzeni, zieleni, alternatywy dla fatu np we wcześniejszej bliżej pl legionow czesci grabiszynskiej
- Restauracji, kawiarni, kina, zieleni, oferty kulturalnej, lokalnych rzemieślników, małych biznesów.
- bezpiecznego połączenia skrzyżowania FAT z ul. Petuniową–Krzemieniecką
- Firm dających zatrudnienia dla mieszkańców Wrocławia
- W mojej ocenie przy takiej skali (1500 mieszkań) dostęp do usług i jakość życia mieszkańców się obniży bez względu na to co nowego deweloper wybuduje. Nie da się zwiększyć i tak już bardzo zakorkowanej ulicy Grabiszyńskiej. Ta część miasta z Pół-Zach częścią miasta jest połączona tylko 2 szlakami komunikacyjnymi (Grabiszyńska + Klecińska) - to co by było potrzebne



- to zwiększenie liczby tych szlaków. Co więcej - tam nawet pieszo jest ciężko przejść. Brak jest sklepów - Biedronka w tarasach grabiszyńskich jest już teraz ekstremalnie przepełniona (Żabki na osiedlu nie załatwią tu sprawy). Lidl jest już dalej (co dla osoby bez auta/ osoby starszej ma znaczenie) i również jest bardzo oblegany. Starsze osoby z okolicy w praktyce nie mają dużego wyboru niż iść najbliżej np. do Biedronki. Warto dodać że parking przy Tarasach Grabiszyńskich jest za mały. Budowa szkoły to dobry pomysł, pewnie też z punktu widzenia marketingu prowadzonego przez dewelopera. Pytanie jednak co ze żłobkiem, szkołą średnią, przychodnią (nie prywatny Medicover w Tarasach Grabiszyńskich, ale publiczną). Szkoła podstawowa to za mało. Dobrze, że cmentarz jest blisko ... Warto dodać, że na te sklepy, żłobki potrzeba miejsca a jest ono mocno ograniczone, szczególnie w sytuacji jak deweloper chce wybudować aż tyle bloków. Brak tramwaju łączącego okolice ze Szczepinem bezpośrednio - to wygeneruje jeszcze większy ruch samochodowy. Brak kładki/przejścia podziemnego ze strony planowanego osiedla w stronę Tarasów Grabiszyńskich - tam trzeba i tak już długo czekać na światłach. Mile widziane też kładki/przejścia we wszystkie inne strony. Trochę nie na temat - Na stronie dewelopera brakuje też normalnego formularza - okienka na wpisanie tego są bardzo wąskie i łatwo w mojej ocenie ten formularz przeoczyć...
- Więcej miejsc użyteczności publicznej niż mieszkalnych, więcej zieleni, w szczególności trawników z krzewami i drzewami, nasadzenia wśród betonu to nie zieleń! Teren zielony powinien być jak najbardziej naturalny, tak aby dawał cień, pochłaniał ciepło, chronił przed wiatrem, żeby ludzie mogli na takiej trawie rozłożyć koc i odpocząć.
  - Żłobka i przedszkola



- Centrum aktywności lokalnej, targ, szkoła, żłobek publiczny, skatepark, restauracje w ciekawej przestrzeni, mieszkania komunalne, społeczne, wynajmowane instytucjonalnie.
- Zadbanie o przepustowość dróg / nowe drogi dojazdowe, nowa szkoła, duży sklep, nasadzenia zieleni!!, miejsca spotkań dla mieszkańców, miejsce na punkty usługowe INNE NIŻ sklep monopolowy
- Tereny zielone. Podziemne garaże powodują, że nie wszystkie drzewa mogą być posadzone na osiedlach. Poza tym na wizualizacja wszystko wygląda przepięknie.
- Grabiszyn-Grabiszynek to osiedle harmonijne; dobrze skomunikowane.  
Tak naprawdę w mojej ocenie, inwestycja FAT w obecnej koncepcji nie daje mieszkańcom żadnej wartości dodanej, a jedynie przysporzy problemów związanych ze znacznym wzrostem ludności i samochodów os w stosunku do obecnej liczby mieszkańców, co wprowadzi dysproporcje w stosunku do istniejącej infrastruktury oraz usług publicznych - komunikacji, szkół, bibliotek, ruchu drogowego, rowerowego. Najlepszym rozwiązaniem więc byłoby rezygnacja z zabudowy z trybie Lex Deweloper.
- Zdecydowanie brakuje zieleni (park grabiszyński już teraz jest bardzo tłoczny), przestrzeni wspólnych, usług, restauracji, żeby okolica była samowystarczalna i nie było potrzeby jechania do centrum w celach rekreacyjnych/towarzyskich. Dodatkowo w okolicy fatu tworzą się olbrzymie korki, więc infrastruktura drogowa jest kluczowa.
- W okolicy coraz bardziej odczuwalny jest zanik lokalnych sklepów, punktów usługowych, niewielkich lokali gastronomicznych oraz przestrzeni wspólnych, co negatywnie wpływa na codzienne życie mieszkańców. Brakuje piekarni, warzywniaków, zakładów rzemieślniczych, osiedlowych kawiarni, barów,



restauracji. Nowe inwestycje często przyjmują formę zamkniętych osiedli, odcinając się od otoczenia i nie zapewniając ogólnodostępnych funkcji usługowych. Brakuje też placów zabaw, małych skwerów w zasięgu krótkiego spaceru oraz miejsc spotkań międzypokoleniowych – takich jak świetlice, ogródki społeczne czy lokale wspólne na parterach budynków. Rozwój mieszkaniowy powinien być bezpośrednio powiązany z rozbudową szkół i przedszkoli, których przepustowość już dziś nie odpowiada rosnącej liczbie dzieci w okolicy; powinno się myśleć o edukacji: przedszkole, podstawówka 1–8, a nie mniej.

- Droga rowerowa planowana wzdłuż linii kolejowej powinna mieć charakter promenady Hugo Richtera z drzewami, częścią dla pieszych. Po przedłużeniu do centrum to byłaby alternatywa dla drogi wzdłuż Grabiszyńskiej (potrzebnej, ale nie lubianej, bo wzdłuż ruchliwej drogi). Droga pełniłaby rolę parku liniowego i w tym zakresie choć w części spełniała potrzeby mieszkańców osiedla na zieleni. Budynki pofabryczne, trudne do zagospodarowania mogłyby pełnić funkcje społeczne. Jakże? Pracownicy biurowi pracują powszechnie zdalnie, mnóstwo dzieci uczęszcza na korepetycje – dlaczego te czynności wykonujemy w domach? Większość wołałaby poza domem, ale brakuje takich miejsc. Coś jak kiedyś Domy kultury, ale po prostu przestrzenie do pracy, nauki, korepetycji, lekcji gra na instrumentach, sali do ping-ponga, itp. Miejsce mogłoby być po części komercyjne, po części należące do wspólnoty, może częściowo finansowane przez miasto. Takie miejsce by żyło, bo takich miejsc brakuje (de facto, poza biurami do co-workingu, takich miejsc brak). Obecnie na osiedlu brakuje też miejsc "do posiedzenia" – restauracji, kawiarni. Częściowe zaaranżowanie budynków przemysłowych mogłoby pomóc. Również całość tego osiedla nie powinna być monokulturą do mieszkania. Przydałyby się budynki



biurowe.. choć trudno wyrokować jak w przyszłości będą wyglądały miejsca do pracy :|

- Łatwiejszego dostępu do parku Grabiszyńskiego (prześć nad ul. Hallera), parku po stronie Hutmenu, innego sklepu niż Biedronka, po której biegają szczury, sklepów z warzywami.
- Brakuje nam planowania nowych inwestycji tak, by nie generowały problemów w obecnym organizmie miejskim. Inwestycja na FAT to tylko obciążanie obecnej infrastruktury. Przy planowaniu należy uwzględnić potrzeby mieszkańców. Żabka w parterze to nie wszystko. Należy zaplanować placówki publiczne, tereny zielone z prawdziwego zdarzenia, nie tylko krzaki na garażach i parę drzew wzdłuż ulicy. Uwzględnić należy również brak sensu budowy boiska przy estakadzie. Serio chcecie, by dzieci szprycowały się od najmłodszych lat spalinami na max? Powiedzieć szczerze mieszkańcom, że szkołę planujecie w oddziale 1-3. Piszecie o szkole podstawowej. Gdzie są szkoły podstawowe 1-3 we Wrocławiu? Uwzględnijcie przychodnię NFZ, kawałek parku i duży sklep spożywczy z rampą na dostawy, bo z dostawami każda Żabka ma problem. Uwzględnijcie parking dla takiego sklepu. Uwzględnijcie sposoby retencji wody, bo przepuszczalna nawierzchnia to zbyt mało. Zmniejszcie wysokość i gęstość budynków. I w końcu zaplanujcie komunikację w szerszym znaczeniu. Teren jest duży, mieszkańców planowanych wiele. Wjazd z Petuniowej... śluza z nowymi światłami- proszę zapisać w tabelach, że to minus dla obecnej komunikacji. To plus dla nowego, deweloperskiego osiedla, które nie liczy się kompletnie ze stanem obecnym. Chodzi tylko o maksymalizację zysków kosztem mieszkańców. to także bardzo proszę uwzględnić w tabeli.
- W tej chwili niewiele brakuje, brakować będzie wiele, gdy powstanie planowana inwestycja bez całej niezbędnej infrastruktury.



- Szkoła, żłobek, miejsca parkingowe, zieleni
- więcej zieleni
- restaracje
- Basen
- Moje potrzeby są spełnione.
- Na pewno nie kolejnych kurników za miliony monet jakie znowu chcecie napchać w Grabiszyn
- Zieleni, miejsca do odpoczynku
- Należy w planach uwzględnić konieczne zmiany w infrastrukturze drogowej, która jest w tym miejscu Nic na ten temat nie ma w opisie rozwiązania komercyjnego Tak duże osiedle jest niedoszacowane w ilości mieszkańców i aut przez nich posiadanych Już teraz w tym miejscu obwodnicy są korki, a co dopiero po wybudowaniu i zasiedleniu takiego osiedla
- Niska przyjazna zabudowa, mniej betonu więcej elementów naturalnych.
- W wielu miejscach na osiedlu powstały mniejsze inwestycje które i tak sprawiają, że osiedle już jest przeludnione. Tak duże osiedle utrudni funkcjonowanie. Czy sami inwestorzy chcieliby mieszkać ze swoimi rodzinami na facie? Zakorkowanym skrzyżowaniu? Szkoły i przedszkola w okolicy nie będą w stanie obsłużyć takiej ilości nowych mieszkańców podobnie Przychodniach NFZ.
- Całej siatki dróg, która już obecnie jest przeciążona z każdej strony skrzyżowania przy Facie
- Nowa Szkoła Podstawowa, Przedszkole
- Dodatkowe obciążenie wjazdu z ul. Petuniowej w ul. Klecińską spowodowane ruchem pojazdów wyjeżdżających z planowanego osiedla w kierunku centrum miasta do ul. Grabiszyńskiej oraz al. Hallera. Aktualnie wjazd szczególnie



w godzinach szczytu jest bardzo utrudniony przez ustępowanie pierwszeństwa samochodom zjeżdżającym z wiaduktu i koniecznością zmiany pasa na odcinku ok. 100m.

- Parki
- Brak ciągłości rowerowej, terenów zielonych w rozumieniu zieleni wysokiej, dającej cień i wyciszającej, która znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie budynków (nie mówię o parku); brak projektu dla ogrodu deszczowego – małej retencji.
- Zieleni, parku, ciszy
- Żłobek
- Brakuje zieleni. Pomijając park Grabiszyński nie ma miejsca na spacer z psem.
- Brakuje zieleni wysokiej, projektowana przez deweloperów powierzchnia biologicznie czynna jest minimalną lub bliską minimalnej wymaganej przez prawo 25% powierzchni działki budowlanej i jest niewystarczająca aby tworzyć przestrzeń dobrą do życia i nie pogłębiać problemu miejskich wysp ciepła. Odległości między projektowanymi budynkami są zbyt małe. Brakuje przedszkoli oraz szkół dla wszystkich poziomów edukacji, centrów aktywności lokalnej, punktów podstawowej opieki zdrowotnej. Osiedle Grabiszyn-Grabiszyniek z już mocno obciążoną ulicą Grabiszyńską nie jest w stanie obsłużyć komunikacyjnie planowanej wielkiej inwestycji. Planowana inwestycja nie wnosi nic wartościowego ani na poziomie infrastrukturalnym ani społecznym do osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek.
- W tej okolicy brakuje zieleni, miejsc do rekreacji oraz infrastruktury miejskiej dla osób już tutaj mieszkających. Np. kwestia szkoły poruszona na konsultacjach. Uważam, że rozwój zieleni, a zwłaszcza drzew, powinien być priorytetem. Zieleni to nie tylko estetyczny dodatek, ale przede wszystkim warunek komfortowego



i zdrowego życia w mieście. Uważam, że zamiast kolejnego osiedla w miejscu, które nie jest odpowiednio przystosowane do intensywnej zabudowy, potrzebujemy parku – przestrzeni wspólnej, dającej wytchnienie i korzyść wszystkim obecnym mieszkańcom. Stworzenie w tym miejscu parku będzie rzeczywistym zadbaniem o interesy mieszkańców. To rozwiązanie, które odpowiada na potrzeby społeczności – potrzebę cienia, zieleni, przestrzeni do odpoczynku i wspólnego spędzania czasu. Pomysł budowy kolejnego osiedla w tym rejonie wydaje się być podyktowany wyłącznie interesem dewelopera i jego prywatnym zyskiem, a nie dobrem lokalnej społeczności. Z perspektywy mieszkańców nie ma zapotrzebowania na nową zabudowę – przeciwnie, kolejne bloki tylko pogorszą jakość życia, zwiększając hałas, ruch i betonową zabudowę. Mieszkańcy nie chcą tutaj kolejnego osiedla - daliśmy temu wyraz podczas spotkania.

- Brakuje dróg. Inwestycja spowoduje ogromne korki.
- Przyjemnych alei spacerowych
- Zieleni, place zabaw, parking
- Inna droga połączenia osiedla z centrum miasta. Może wzdłuż torów???
- Park jest obciążony zbyt dużą ilością mieszkańców. Brakuje dodatkowych terenów zielonych z wysoką zielenią. Brakuje sklepów spożywczych, lokali gastronomicznych, usług.
- Brakuje szkoły, przedszkola, przychodni, nowych terenów zielonych i placów zabaw, a także bezpiecznej i sprawnej infrastruktury drogowej oraz usług codziennych.
- Powinna zostać zmniejszona gęstość zabudowy, zwiększone odległości między budynkami, znacznie zwiększona powinna zostać ilość powierzchni



przeznaczonej na zielen. Powinny zostać zapewnione usługi publiczne takie jak placówki edukacyjne, medyczne, aktywności społecznej.

- Więcej zieleni
- więcej miejsc parkingowych na 1 mieszkanie, min 2, miejsca parkingowe dla dojeżdżających do usług, ścieżki rowerowe wewnątrz osiedla, park,
- Instytucji kultury, centralnego miejsca spotkań, placów zabaw, boisk, terenów rekreacyjnych
- Zieleni
- Zrobienie więcej miejsca na przejazd
- Brakuje miejsc na sklepy wielkopowierzchniowe (Lidl/Dino). Brak miejsc dostaw. Brakuje domu kultury. Plus wszystkie wady wymienione podczas konsultacji i w uchwale Rady Osiedla.
- Niska zabudowa – preferowane są budynki do 5 pięter z czerwonej cegły, nawiązujące do hal FAT, zamiast 10-piętrowych bloków, które przeciążają okolicę i zaburzają skalę zabudowy. Mniejsza liczba mieszkańców – okolica już teraz zmaga się z korkami i przeciążoną infrastrukturą. Nowe osiedle powinno być kameralne, by nie pogarszać sytuacji. Otwarte, dostępne osiedle – bez ogrodzeń i bram, z ciągami pieszo-rowerowymi, zwłaszcza przy dworcu PKP Grabiszyn. Zielen publiczna – parki i zielone dachy powinny być dostępne dla wszystkich, nie tylko dla mieszkańców danego budynku. Infrastruktura przed mieszkaniami – najpierw szkoła, boiska, lokale usługowe i nasadzenia drzew, potem zabudowa mieszkaniowa. Wsparcie dla lokalnych biznesów – zamiast sieciówek i paczkomatów, przejrzyste warunki najmu dla piekarni, warzywniaków, lokalnych usług. Rewitalizacja hal FAT – jako miejsce kultury i usług z transparentnymi zasadami. Strefa zielona przy dworcu PKP – zamiast galerii



handlowej. Transparentność i dialog – publiczna strona z opiniami mieszkańców, odpowiedziami inwestora i nadzorem niezależnych architektów.

- Brakuje przepustowości, aby zapewnić płynny ruch samochodom z tej planowanej dodatkowej inwestycji.
- Brakuje przestrzeni, ostatnie inwestycje (np przy stacji BP) wyglądają jak kurniki, nagromadzenie mieszkań i znaczne zwiększenie zagęszczenia ludności w najbliższej perspektywie negatywnie wpływa na komfort mieszkańców - zwiększone kolejki w sklepach, korki na ulicach, tłumy w parku zdeptujące zieleni. W związku z tym nowe osiedle powinno być z niską zabudową, żeby nie dokładać „kurników”, powinno zawierać dodatkowe sklepy spożywcze, i solidne zielone zaplecze, żeby nowi mieszkańcy nie zakłócali spokoju mieszkańców innych blokowisk i nie korzystali z ich podwórek, powinni mieć zapewnione duże i zielone miejsce na swojej inwestycji. Zielony dach nie jest tutaj odpowiedzią jeśli mieszkańcy nie mogą z niego korzystać.
- Wszystkiego, wogóle bloki powinny być mniejsze, bardziej rozproszone o być ich mniej, nie ruszać istniejących drzew WOGÓLE, zasadzić nowe, zrobić parking podziemny dla wszystkich, nie tylko dla mieszkańców nowopowstałego osiedla (pewne miejsca dla nich plus drugie tyle dla nich, duży parking podziemny i nadziemny), zgody mieszkańców obecnych, niedopuszczenie rady osiedla do tworzenia planów, tylko traktowanie ich jako petenta, do którego te plany będą oznajmianie, podobnie z mieszkańcami ogólnie, obydwie konsultacje były komedią i niepoważne, brak spojrzenia na ludzi zamiast na pieniądze przez deweloperów.
- Lokale gastronomiczne. Zmiana warunków ruchu na ul. Grabiszynskiej tj. umożliwienie skrętu w lewo do Aldi (jadąc od FAT) oraz przywrócenie dwóch pasów ruchu w obu kierunkach.



- Utrzymanie procentu terenów zielonych
- Brak usług i odpowiedniej ilości miejsc parkingowych na zewnątrz budynku dla gości, przez co sąsiednie ulice i osiedla zastawione będą samochodami osób je nie zamieszkujących/odwiedzających
- Brak terenów wspólnej rekreacji, np. parku. Dodatkowo FAT był ważnym elementem miasta. Jest to świetne miejsce do zachowania charakteru dzielnicy Fabryczna, która swoją nazwę czerpie z industrialnego charakteru tej części miasta.
- Moim zdaniem w okolicy Grabiszyna–Grabiszynka brakuje przede wszystkim infrastruktury edukacyjnej – kluczowe jest powstanie nowoczesnej szkoły podstawowej obejmującej klasy 1–8, która będzie dostępna w bliskiej odległości dla rodzin z dziećmi. Przy planowaniu nowej inwestycji szczególnie ważne jest zachowanie parkowego i kameralnego charakteru osiedla. Nowa zabudowa powinna nawiązywać do przedwojennej architektury dzielnicy – zarówno pod względem stylu, jak i skali – dlatego wysokość nowych budynków nie powinna przekraczać 7 pięter. Bardzo istotne jest także zachowanie dużej ilości zieleni – nie tylko w formie istniejących parków, ale również poprzez tworzenie nowych skwerów, ogrodów społecznych i zadrzewień. Zieleń powinna być integralną częścią każdej inwestycji, sprzyjając odpoczynkowi i integracji mieszkańców. Z perspektywy społeczno-kulturalnej warto zagospodarować jedną z hal FAT-u jako kameralne centrum gastronomiczno-kulturalne. Mógłby to być otwarty, przyjazny przestrzeni publicznej koncept łączący małe lokale gastronomiczne, wydarzenia kulturalne i miejsce spotkań dla lokalnej społeczności.



## Odpowiedzi na pytanie 2

Jakie widzisz zagrożenia związane z planowaną inwestycją?

- Zbyt duża liczba nowych mieszkańców i samochodów, powiększenie już ogromnych korków, związane z tym pogorszenie jakości powietrza. Istniejąca infrastruktura drogowa nie pomieści tylu samochodów, a nie można jej rozbudować. Jeszcze większy tłok w komunikacji publicznej .
- Budynki są za wysokie, 10 pięter to stanowczo za dużo, powinna tam być zabudowa maksymalnie 6 piętrowa.
- za dużo pięter budynków, maksymalnie 6
- budynki są za wysokie
- Przytłaczająca, przeskalowana, nieludzka architektura, chaos parkingowy na inwestycji oraz na okolicznych ulicach i osiedlach, zwiększenie ruchu samochodowego i korków, spowalnianie komunikacji miejskiej przez nadmierny ruch samochodowy (wypadki z udziałem pojazdów MPK).
- Zabetonowanie tej części miasta
- Nadmierna gęstość zaludnienia; generowanie ruchu ulicznego w miejscach już i tak przeciążonych (FAT, ulice: Grabiszyńska, Klecińska, al. Hallera); mie
- Wyjazd z osiedla prosto w już mocno zakorkowane skrzyżowanie. Czy wyjazd dla samochodów z osiedla będzie tylko do skrzyżowania Grabiszyńskiej i Hallera? Czy będzie może niezależny wyjazd przez ulicę petuniową?
- Paraliż komunikacyjny. Ogromna gęstość zabudowy. Zabudowa włącznie mieszkaniowa spowoduje nieodwracalną utratę przestrzeni pod inne zrównoważone cele niemieszkaniowe jak parki szkoły przedszkola, przychodnie, itp. B



- nadmiar ludzi, wynajem krótkoterminowy degradujący tkankę miejską, wykup mieszkań przez korporacje – najemcy nie będą związani z osiedlem, przy wynajmie krótkoterminowym - mamy przestrzeń do imprezowania i stukotu walizek, nie tworzy ona wtedy społeczności lokalnej. widzę też ryzyko kolejnego zagrodzonego osiedla, wykluczającego innych mieszkańców, stanowiącego barierę a nie element łączący osiedle,
- Widzę zagrożenie w nierzetelnych danych na stronie i późniejszy rozjazd deklaracji z realizacją faktyczną projektu. Liczba mieszkańców to 2500 na 1530 mieszkań co daje 1,6 mieszkańca na mieszkanie o średniej wielkości 43 m (70 tys/ 1530). Liczba mieszkańców przy tym metrażu średnim jest mocno zaniżona. Liczba planowanych miejsc parkingowych przekracza o 1000 liczbę planowanych mieszkań- promowana zatem nie jest komunikacja miejska/piesza/rowerowa ale raczej model 2 samochody na rodzinę. Trudna sytuacja na skrzyżowaniu hallera/grabiszowska/zjazd z estakady nie ma szansy na poprawę, raczej idzie to w kierunku totalnej blokady w godzinach szczytu. Na stronie nie ma opisanego sposobu jak niby inwestycja ma poprawić komunikację na tym odcinku. Nie jest widoczna szkoła, która ma być centrum wedle deklaracji. Kolejna inwestycja z ogromną liczbą mieszkańców, którzy będą korzystać z parku Grabiszyńskiego, który już jest zatłoczony ze względu na inwestycje od strony Racławickiej. Osiedle zwiększy się nagle o b. dużą liczbę mieszkańców, jego ludzki, bardziej kameralny charakter może zostać utracony.
- Przeludnienie obecnego obszaru. Już teraz jest problem z poruszaniem się w okolicach skrzyżowania FAT. Planowana inwestycja znacznie zwiększy zatłoczenie.
- Duzo aut wypadkow i duzo zulow

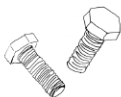


- 1. Utrudnienia w komunikacji i codziennym życiu (jak długotrwałe?) dla mieszkańców istniejącej zabudowy. 2. Hałas związany z inwestycją 3. Konieczność dostosowania wyprzedzająco (sic!) komunikacji i organizacji ruchu do napływu kolejnych tysięcy mieszkańców w tej okolicy. Boję się korków i tłoku w komunikacji miejskiej.
- Drastyczne zwiększenie się ilości samochodów w okolicy - tych zaparkowanych, ale również w ruchu na ważnym i niezbyt przepuszczalnym skrzyżowaniu (szczególnie zjazd w kierunku ul. Ostrowskiego - blokuje całe skrzyżowanie FAT.
- Zwiększą się korki
- Zwiększenie już bardzo złego stanu zakorkowania ulic doprowadzających do skrzyżowania FAT. Ilość mieszkańców jaka napłynie w centrum tego zastoju będzie ogromna. Inwestor powinien rozmawiać z miastem i zadbać o usprawnienie komunikacji w miejscu inwestycji.
- Zdecydowanie najłabszym punktem jest obsługa wyjazdu przez ulicę Petuniową. Dodatkowy pas na ulicy Klecińskiej od Grabiszyńskiej do ronda byłby w miejscu rezerwy pod torowisko na obwodnicy śródmiejskiej, co jest sprzeczne z miejską polityką zrównoważonej mobilności. Inwestor planuje zmiany tylko w układzie drogowym i z góry przyjmuje że komunikacja zbiorowa jest już świetna i nie ma potrzeby w nią inwestowania, bo na mapie dostępności urzędu miejskiego obszar ten jest zaznaczony na zielono. Należy doprecyzować zakres przebudowy infrastruktury pieszej i rowerowej, a jest w okolicy co poprawiać. Po południowej stronie Klecińskiej stara droga dla rowerów z kostki ze słupami w skrajni. Po stronie północnej nie ma drogi dla rowerów. Na istniejącym chodniku po każdym deszczu zalegają wielkie kałuże. Należy poprawić nawierzchnię na drogach doprowadzających ruch do parkingu P&R Wrocław



Grabiszyn w celu poprawy komfortu jazdy rowerem. W rejonie parkingu również po każdym deszczu zalegają kałuże.

- korki dojazdowe
- Zwiększone korki, FAT oraz przylegające ulice w godzinach szczytu są zakorkowane, biorąc pod uwagę ilość samochodów oraz obecną jakość transportu publicznego.
- Zbyt duży ruch samochodowy na i tak już zatłoczonej Grabiszyńskiej a wraz z Waszą inwestycją zwiększy się ilość osób i samochodów
- Zadne
- Zwiększony ruch samochodowy
- Korki. Skrzyżowanie już teraz jest całe zakorkowane, to będzie paraliż totalny. Lidl i biedronka nie wyrobią przy takiej ilości dodatkowych ludzi, parkingów też pewnie będzie zbyt mało. Potrzebne są parkingi dla ludzi przyjezdnych odwiedzających mieszkańców i lokale usługowe.
- Korki, anonimowość, obojętność
- Mieszkania/ biura - nie! Za dużo tego stoją puste.
- minusy: wysoka gęstość zabudowy, małe odległości między budynkami, wysokie budynki, obciążenie dodatkowymi autami będzie powodować powstawanie korków, zaplanowany zieleniec jest mały a nasadzona zielen na pewno nie będzie wysoka a powinna, inwestycja nie odpowiada na potrzeby mieszkańców którzy już mieszkają na tym osiedlu – inwestycja spowoduje że więcej mieszkańców będzie korzystać już z istniejącej infrastruktury w tym parku grabiszyńskiego, który już jest bardzo często uczęszczany przez mieszkańców
- zbyt duża liczba mieszkań, za mało miejsc parkingowych, inwestycja nigdy nie powinna zostać zaakceptowana bez nowych rozwiązań urbanistyczno-komunikacyjnych



- Zwiększenie ruchu na Grabiszyńskiej w kierunku FAT od stalowej i w okolicach FAT i ewentualnych drogach wjazdowych do przyszłego osiedla. W godzinach popołudniowych już się tworzą korki w kierunku FAT spowodowane wprowadzeniem bus pasa
- Powiększenie korków do absurdalnego stanu
- Zbyt duże zagęszczenie nieruchomości, zbyt dużo betonu i samochodów, brak wydajności infrastruktury drogowej, komunikacji miejskiej.
- Przeludnienie, brak miejsc parkingowych i duże utrudnienia w wyjechaniu z Grabiszyńskiej samochodem
- Ogrodzone osiedle bez przejścia przejazdu rowerem. Pozostawienie starych, wąskich z kostki dróg rowerowych Klecińska i Grabiszyńska. Duże zwiększenie ruchu pieszo-rowerowego przy starym schemacie skrzyżowania Grabiszyńska/Klecińska/Hallera z priorytetem na auta i wąskimi peronami Tramwajowymi, oraz przejściami / przejazdami na 3 światła jak z lat 50 ubiegłego wieku w USA. "Korki" będą budować putami autami mieszkańcy i przyjezdni zawsze. Kwestia aby dać dobrą alternatywę tym mieszkańcom, którzy nie chcą w tym uczestniczyć.
- Korki, wyspa gorąca, tłok w szkołach, przedszkolach, przychodniach. Załoczony park grabiszyński.
- Na terenie FAT (lub HUTMEN) należy zapewnić park publiczny o zwartej powierzchni min. 5 ha, w tym ogólnie dostępne: duży teren sportowy z obiektami niezadaszonymi i duży plac zabaw (ponad minima z właściwego rozporządzenia) o rozplanowaniu, wystroju i wyposażeniu według najlepszych praktyk europejskich. Przy doborze lokalizacji, powierzchni, szerokości, kompozycji roślin i wyposażenia trwałego należy mieć na uwadze, że jako państwo - mimo dobrych doświadczeń z drugiej połowy okresu PRL - nie mamy



przepisów ani rekomendacji dla konstruowania pełnowartościowych, dla ludzi i środowiska, parków publicznych - w konsekwencji pomocą mogą być regulacje stosowane w innych krajach (lub z okresu PRL). Odległość dojścia pieszego od wejść do klatek schodowych budynków mieszkalnych do ww. terenu sportowego i placu zabaw zasadniczo nie większa niż 300 m (tj. mniej do placu zabaw niż dopuszczalne maksimum we właściwym rozporządzeniu).

- Zakorkowane ulice, przepełniona szkoła, kolejki w supermarketach.
- Korki, brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych
- Dodatkowe 2300 samochodów = większy hałas i zanieczyszczenie powietrza.
- Utrata miejsc pracy, o ile takowe są jeszcze w tym miejscu. Warto by zastąpić to przestrzenią biurową oraz np. miejscem coworkingowym podobnym do tego co mieści się w okolicach SkyTowera. Dodatkowo, FAT podobnie jak Sozopol czy Poltegor, to budynki unikalne, więc warto zrobić szereg zdjęć i ekspozycję jak FAT wyglądał dla przyszłych pokoleń np. w kolaboracji z lokalnym muzeum na Zajezdni.
- Problem z parkowaniem samochodów
- Zwiększenie ruchu samochodowego na Grabiszyńskiej/ FAT i zwiększenie zatłoczenia środków komunikacji zbiorowej.
- większe kolejki w biedronce i Lidlu
- Jako mieszkaniec jestem zasmucony, że już na etapie konsultacji widać tak rażące problemy. Formularz jest na samym na końcu strony, pole na odpowiedzi jest minimalne, a pytania sugerują, że decyzja o inwestycji już zapadła. Nie ma możliwości odniesienia się do konkretnych elementów projektu, tylko ogólne. Wymuszenie podania e-maila odbiera anonimowość, a brak informacji o tym, jak nasze uwagi zostaną uwzględnione w raporcie, budzi wątpliwości co do rzeczywistych intencji. Cała strona czyta się jak opowieść inwestora o tym, jakie



to będzie wspaniałe, a nie jak rzetelne zestawienie badań i danych o wpływie projektu na otoczenie. Taka forma "konsultacji" sprawia wrażenie pozorowanych działań mających jedynie spełnić formalny wymóg. Prawdziwe konsultacje wyglądają inaczej - dają mieszkańcom realną możliwość wpływu na projekt, a nie tylko pozór wysłuchania. Nie wzbudzacie zaufania. Mam nadzieję, że moja opinia nie będzie wyrzucona do śmietnika jako nie na temat, bo owszem jest na temat, będziemy sprawdzać z innymi mieszkańcami czy znalazła się w raporcie.

- Inwestycja na terenie dawnej Fabryki Automatów Tokarskich (FAT) w rejonie Grabiszyna–Grabiszynka niesie ryzyko powielenia błędów wielu nowych osiedli, co może negatywnie wpłynąć na jakość życia i charakter okolicy, jeśli deweloper nie podejdzie do projektu z należytą starannością. Wysokie budynki, zwłaszcza planowane 11-kondygnacyjne dominanty, mogą przytłoczyć Grabiszyn, podobnie jak niepasujący do otoczenia blok koło stacji BP przy ul. Grabiszyńskiej, otoczony płotami i odcięty od reszty miasta. Bez elewacji z czerwonej cegły, nawiązujących do historycznych hal FAT, osiedle straci szansę na harmonię z industrialnym dziedzictwem terenu, stając się kolejnym bezosobowym kompleksem. Zamknięta zabudowa z płotami i bramami na kody, jak w wielu współczesnych inwestycjach, grozi odcięciem osiedla od otoczenia, utrudniając przejście pieszym i rowerzystom, szczególnie w pobliżu dworca PKP Grabiszyn, gdzie swobodny dostęp jest kluczowy. Budynki stawiane zbyt blisko chodników, bez ogólnodostępnych parków na obrzeżach, ograniczą przestrzeń publiczną, spychając zieleni do zamkniętych dziedzińców, z których skorzystają tylko mieszkańcy. Zielone dachy, promowane jako atut, budzą obawy, że będą jedynie marketingowym chwytem, jak w wielu projektach, gdzie obietnice zieleni pozostają na papierze, bez realnej funkcjonalności dla mieszkańców. Skala



inwestycji – 1530 mieszkań, czyli kilkanaście budynków – jest zbyt duża dla już obciążonego Grabiszyna. Nadmierna gęstość, jak w innych projektach wzdłuż ul. Grabiszyńskiej, może przeciążyć infrastrukturę. Konieczne jest ograniczenie do 3–5 budynków oraz analiza wpływu 2300 nowych miejsc parkingowych na korki i zanieczyszczenia w rejonie ul. Grabiszyńskiej i Klecińskiej. Brak takiej analizy to poważne niedopatrzenie, które może pogorszyć jakość powietrza i ruch w okolicy. Budowa mieszkań przed szkołą podstawową, boiskami czy lokalami usługowymi grozi stworzeniem niepraktycznego osiedla, jak wiele nowych „sypialni” bez infrastruktury na startcie. Dominacja sieciowych sklepów typu Żabka, często pełniących funkcję „przystanków alkoholowych”, oraz paczkomatów, generujących bałagan i korki, zamiast wsparcia dla lokalnych biznesów, takich jak piekarnie czy warzywniaki, obniży jakość życia. Rewitalizacja hal FAT na przestrzenie kulturalne (koncerty, wystawy) i usługowe (restauracje, rzemiosło) może zostać zepchnięta na dalszy plan, a brak jawnych cen najmu lokali rodzi ryzyko, że inwestycja będzie postrzegana jako „patodeweloperka” nastawiona na zysk, a nie na realną zmianę. Przestrzeń przy dworcu PKP Grabiszyn, zamiast stać się zieloną, przyjazną strefą z ławkami i drzewami dla pasażerów, może zostać zdominowana przez komercyjną galerię handlową, zwiększając hałas i ruch. Wreszcie, brak starannego projektu szkoły i boisk, z nasadzeniami drzew i elementami dźwiękoszczelnymi, naraża uczniów na hałas z ul. Grabiszyńskiej i torów kolejowych, co obniży komfort nauki. Bez rozwiązania tych problemów inwestycja może pogłębić chaos urbanistyczny Grabiszyna, zamiast wzbogacić okolicę.

- Ilość samochodów które będą dojeżdżały do nowego osiedla skutecznie zablokuje całą okolicę. Licząc że ćwierć możliwych samochodów doda się



do aktualnych korków to wydłużyć każdą stronę o 2 km. Przy aktualnym układzie ruchu ta część Wrocławia zostanie zablokowana.

- Inwestycja przytłacza swoją skalą, zbyt duża kumulacja mieszkańców, biorąc pod uwagę powstały po przeciwnej stronie ogromny blok ogrodów Grabiszyńskich. Aktualnie już park Grabiszyński bywa zatłoczony. Zostanie zdeptany po pojawieniu się nowych mieszkańców zarówno ogrodów jak i projektowanego kompleksu. Ponadto aktualne zakorkowanie skrzyżowania przy FAT, w czym projekt promuje ruch pieszy po okolicy? Mieszkańcy będą musieli dojechać do centrum. Dodatkowe 2,5 tys aut to zabójstwo w tym miejscu.
- Przeludnienie przy nieprzystosowanych do obsługi tylu mieszkańców punktach usługowych, paraliż komunikacyjny na dochodzących do maksimum przepustowości ulicach, zatkanie transportu miejskiego nadmiarem pasażerów – wybudowanie sypialni w centrum miasta to pomysł zabójczy
- Zamknięcie przestrzeni, zwiększony ruch, korki, smog
- Ogromne! Zniszczenie krajobrazu, przeolbrzymia ilość mieszkańców z brakiem nowych przychodni, szkół i przedszkoli! Szkoła, o której wspominać ma być tylko dla klas 1-3, więc to nie rozwiązuje problemu. Skrzyżowanie FAT, będzie koszmarem kierowców na podobieństwo choćby ulicy Zwycięskiej, która nie daje rady ilości aut mieszkańców. Skrzyżowanie FAT jest już wystarczająco zakorkowane bez tego osiedla. Jestem zdecydowany na NIE i kompletnie nie popieram tej inwestycji nawet jak deweloper będzie próbował przedstawić ten projekt w złotych kolorach. Grabiszynki, i to konkretne miejsce, nie są gotowe na tego rodzaju inwestycje!
- Zwiększenie ruchu, co przy i tak słabej drożności ulic jeszcze bardziej zakorkuje okolice, wysokości inwestycji w tym rejonie. Przy dzisiejszych trendach



do budowania mieszkań w zabudowie średniej wysokości (6 pięter max) które nie zniszczą widoki i perspektywy w okolicy

- Jeszcze gorsza przepustowość ulicy Grabiszyńskiej
- Przeludnienie, zalanie betonem i totalne zakorkowanie okolicy, który i tak już jest zakorkowana.
- 7 piętrowe bloki przy niskich zabytkowych halach produkcyjnych. Gdzie jest nasz główny architekt Wrocławia? Inwestycja nastawiona tylko na maksymalny zysk bez korzyści dla miasta. Proponuję pojeździć po innych miastach i podglądać jak pięknie można zagospodarować obszary po byłych fabrykach z korzyścią dla mieszkańców i miasta.
- 7 piętrowe bloki przy niskich zabytkowych halach produkcyjnych. Gdzie jest nasz główny architekt Wrocławia? Inwestycja nastawiona tylko na maksymalny zysk bez korzyści dla miasta. Proponuję pojeździć po innych miastach i podglądać jak pięknie można zagospodarować obszary po byłych fabrykach z korzyścią dla mieszkańców i miasta.
- Jeszcze większe zakorkowanie ulicy Grabiszyńskiej
- Przeludnienie, korki, betonoza, zanieczyszczenie środowiska
- Zagęszczenie zabudowy jest skrajne – ludzie będą żyć ściśnięci jak w Hongkongu, bez prywatności, światła dziennego i dostępu do zieleni. Brakuje miejsc parkingowych dla gości i dostawców, co doprowadzi do chaosu komunikacyjnego. Inwestycja grozi zniszczeniem istniejącej zieleni i pogorszeniem jakości życia na całym osiedlu.
- Zdecydowanie jeszcze bardziej zakorkowana ulica, układ komunikacyjny nie obsłuży tak dużego osiedla skoro już teraz w godzinach szczytu jest przy tym dużym skrzyżowaniu ogromny problem.



- Wszędzie tłok, brak miejsc w już przepiętnionych przedszkolach i szkole. Problem z dostaniem się do lekarza (2 przychodnie na osiedle). Większe korki na skrzyżowaniu.
- Zbyt duża ilość ludzi nieadekwatna do przestrzeni!!!!!! Wzmózione korki samochodowe brak przyjazdu przestrzeni
- zabetonowanie okolicy, brak przepustowości w ruchu ulicznym, przepiętnienie komunikacji miejskiej
- Problemy komunikacyjne które już występują
- Nie dla inwestycji! Nie dla osiedla w tym miejscu! Nie dla przeludnienia i korków!!!
- Rondo pod estakadą nie rozwiąże problemy istniejącego już dziś - czyli korków. Rondo spowoduje, że będzie jeszcze większy korek w godzinach szczytu w okolicy ul. Ostrowskiego. Najlepiej byłoby skomunikować osiedle z ulicą Twardą albo na wysokości ul. Magazynowej.
- Przeludnienie, korki, korki, korki, przetadowana komunikacja miejska
- Rondo pod wiaduktem nie rozwiąże problemu komunikacyjnego, to fikcja przy obecnym wyglądzie skrzyżowania HAllera/Grabiszyńska, jadąc od Oporowa w godzinach szczytu korki są już teraz bardzo długie, jeżeli mieszkańcy nowego osiedla jadąc z tego kierunku mogą wjechać na osiedle tyłk obecną bramą FAT, to spowoduje zablokowanie skrzyżowania; to samo spowoduje wyjazd z osiedla, większość ruch będzie od strony okulickiego, to spowoduje że ta droga zostanie całkiem zablokowan, już teraz na zmianie świateł nie masz pewności czy jadąc z kierunku Klecińska do Grabiszynskaw kierunku centrum, bedziesz mógł wjechać, zaraz za przystankami jest zężenie z dwóch do jednego pasa, ucieczka w Inżynierską nie pomoże , spowoduje tylko większe korki na rondzie przy Corte



Verona, park Grabiszyński zostanie zdeptany jeżeli 2,5 tys ludzie więcej zamieszka tutaj

- prywatyzacja zysku z "przekształcenia" działki a uspołecznienie spadku jakości życia w okolicy
- Brak możliwości wjechania na skrzyżowanie, w tym momencie jest ciężko jak otworzy się budynek mieszkalny przy stacji BP , całe skrzyżowanie
- jeszcze większe korki
- Za duży ruch samochodowy
- Zanieczyszczenie powietrza. Stały korek (który już jest w godzinach szczytowych i powiduje, że przejazd odcinka 1 km zajmuje czasem godzinę)
- jeszcze większe korki niż są teraz (w godzinach rannych i popołudniowych wszystko się "zatka" i okolica stanie. Zdecydowanie za duża ilość nowych mieszkańców jest planowana.
- Paraliż komunikacyjny, zniszczenie przez nadmierną ilość odwiedzających istniejących skwerów i zieleni. Pozbawienie obecnych mieszkańców miejsc postojowych przez nowych z uwagi na niedostosowaną do nowego osiedla ilość parkingowych Przeciążenie okolicznych szkół i przychodni.
- Kolosalne, trudne do wyobrażenia mając na uwadze aktualne zagęszczenie, korki w rejonie skrzyżowania Grabiszyńska Hallera
- Większy ruch drogowy, betonowe widoki
- Korki
- Widzę liczne i często poważne zagrożenia: - paraliż komunikacyjny ulicy Grabiszyńskiej lub ekstremalne jej zakorkowanie (przypomnę - deweloper planuje 1,5tys mieszkań, ale aż 2,5tys. miejsc postojowych! Taka skala inwestycji to prosta droga do powtórki tego co dzieje się na Jagodnie, czyli paraliżu komunikacyjnego który znany jest na cały Wrocław. Dodam, że w mojej ocenie



skala inwestycji powinna być znacząco zmniejszona, tj. nie z 1500 na 1100 mieszkań tylko bardziej. - znaczące ograniczenie dostępu do sklepów typu Biedronka dla reszty osiedla, zwłaszcza dla osób "niezmotoryzowanych" lub starszych (których na osiedlu jest dużo). Niech deweloper w ramach spacerów konsultacyjnych pójdzie na zakupy do jednego z supermarketów w okolicy np. w godzinach popołudniowych. - zmniejszenie estetyki osiedla – wystarczy popatrzeć jak wygląda Port Popowice - ile jest tam betonu, ile zieleni w praktyce zrealizował deweloper. Patrząc na praktyki dewelopera mam poważne obawy co do tego, że inwestycja zostanie zrealizowana w odpowiedzialny społecznie sposób. Miałem też okazję oglądać rozkłady mieszkań w Porcie Popowice i widać tam jeden wyraźny trend (w mojej ocenie) - maksymalizacja zysku ponad jakość życia i funkcjonalność. Jako mieszkaniowiec osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek po prostu nie ufam, że deweloper wykona tak dużą inwestycję na tak ogromną skalę w odpowiedzialny sposób. Dlatego tak ważne jest nałożenie ograniczeń i wymagań na dewelopera z zewnątrz. Nie ufam też, że wizualizacje rzetelnie oddają to jak osiedle będzie w rzeczywistości wyglądać - te wizualizacje to materiał marketingowy i jest to niezwykle istotne żeby o tym pamiętać. - zbyt duża gęstość zabudowy, zbyt małe odległości pomiędzy budynkami. Ja wiem, że prawo budowlane to reguluje, ale w mojej ocenie jest to za mało. Prawo określa minimalne wartości tak by nie dochodziło do patologii, wartości minimalne określone przez prawo nie powinny być moim zdaniem tymi domyślnymi. - Zbyt mała ilość światła w mieszkaniach spowodowana małą odległością między budynkami (prawnie może być "ok", a w praktyce będzie dość ciemno) może przyczynić się do pogorszenia stanu psychicznego mieszkańców. Brakuje odpowiednich usług (w tym też publicznych) by na ten poważny problem odpowiedzieć (to problem



ogólnopolski). Uważam, że tak duży deweloper powinien podejmować odpowiedzialne decyzje i faktycznie wyznaczać "nowy standard" zgodnie z jego hasłem reklamowym. Co mam na myśli konkretnie? Niższe budynki i większe odległości między nimi w celu zwiększenia jasności pomieszczeń. \*\*Polecam też przejrzeć rzuty mieszkań z Portu Popowice - tam można zobaczyć jak ważne to jest gdyż deweloper robi wiele mieszkań w taki sposób, że kuchnia jest w głębokiej części mieszkania, daleko od okna. - powstawanie tzw. miejskiej wyspy ciepła. Tak wysokie budynki mogą utrudniać przepływ powietrza przez miasto, który jest szczególnie ważny przez cały rok! w lecie obniżanie temperatury, w zimie redukcja smogu, z którym Wrocław ma i tak ogromny problem. Sam osobiście mam problemy zdrowotne związane ze złą jakością powietrza. - pogorszenie jakości powietrza w okolicy. Więcej aut = większe korki = więcej spalin. Skutek to też mniejsza płynność ruchu, więc więcej aut stoi i generuje spaliny. Zatem podejrzewam, że przyrost ilości generowanych spalin byłby więcej niż liniowy. - zakłócenie spokoju na osiedlu - W pobliżu jest uczelnia wyższa SWPS. Przy obecnych trendach wiele mieszkań kupowanych jest w celach inwestycyjnych, tj. m.in. pod wynajem. najemcami są często studenci. Zwiększenie liczby studentów może nieznacznie obniżyć poziom spokoju na osiedlu. Poza tym w okolicy panuje niedobór miejsc dla młodych ludzi (np. barów) - zatem cały ruch szedłby w stronę tzw. Nasypu i starego miasta obniżając dodatkowo szlaki komunikacyjne. Inna opcja to to, że takie bary otworzą się w okolicy co też będzie miało swoje skutki. - Na terenie Hutmenu planowane jest kolejne osiedle. Jest to już uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego. Zatem aktualna inwestycja musi zostawić przestrzeń infrastrukturalną pod przyszłe inwestycje. Warto dodać, że w okolicy ul. Grabiszyńskiej budują się jeszcze "Nowy Grabiszyn" i "Stalova". Mam na myśli



to, że w przyszłości ulica Grabiszyńska, szkoły, sklepy, przychodnie, żłobki, siłownie będą musiały przyjąć jeszcze większe obciążenie. Apeluję do decydentów by myśleć w przód. - W bliskim sąsiedztwie znajduje się Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza. W przypadku paraliżu komunikacyjnego, o którym pisałem wyżej, dostęp tych służb do reszty miasta może być ograniczony, a ich czas dojazdu może się wydłużyć. Większy ruch i korki = większa nerwowość kierowców, agresywniejsza jazda = więcej wypadków = większe szanse na zablokowanie przejazdów komunikacyjnych. - minimalistyczna zieleni, małe drzewa, mało cienia - powstawanie wcześniej wspomnianej miejskiej wyspy ciepła. - zieleni na dachach to pewnie fajny pomysł, ale w czasie upałów będzie dodatkowo zwiększał zużycie wody, której może kiedy brakować

- Zwiększenie liczby mieszkańców, samochodów, spalin, tłok i pogorszenie estetyki osiedla.
- Jak infrastruktura drogowa ma udźwignąć dodatkowe 3000 mieszkańców? Ulica grabiszyńska i skrzyżowanie FAT już na ten moment są niewystarczająco przepustowe i tworzą się korki.
- Wybrane biuro projektowe Macków nie posiada w swoim portfolio realizacji które można uznać za godne przykłady ekologicznego zrównoważonego podejścia do istniejącej zabudowy postindustrialnej. Dominują projekty opierające się na masywnej estetyce betonu szarościach i rozwiązaniach odcinających się od naturalnego kontekstu miejsca. Zamiast harmonii z otoczeniem i wrażliwości na istniejącą tkankę miejską otrzymujemy maksymalistyczne ingerencje które trudno uznać za przykład odpowiedzialnego projektowania. Dobitym przykładem tego podejścia są realizacje nad Odrą betonowe ciągi z minimalną ilością zieleni formalnie nawiązujące raczej



do przemysłowej monotonii niż współczesnej architektury mieszkaniowej z prawdziwego zdarzenia. Pomimo licznych nagród przyznanych pracowni nie sposób pominąć faktu że wiele procesów konkursowych w Polsce pozostaje nieprzejrzyistych a same nagrody często odzwierciedlają dominujące estetyczne mody a nie faktyczną jakość społeczną czy ekologiczną projektu. Tymczasem dziś nie ma miejsca na kolejne zmarnowane szanse. Projektowanie w centrum miasta powinno być oparte na głębokim zrozumieniu miejsca historii i potrzeb mieszkańców a nie na bezrefleksyjnej powtarzalności czy chłodnej efektywności. Potrzebujemy architektury która nie pogłębia kryzysu klimatycznego ale odpowiada na niego poprzez zieloną infrastrukturę adaptację istniejących struktur stosowanie naturalnych materiałów i partycypacyjny proces projektowy. Dlatego wnioskuję o rozważenie współpracy z biurami projektowymi które mają realne doświadczenie w tworzeniu osiedli ekologicznych zrównoważonych spójnych z kontekstem takich jak ZEDfactory BedZED Wielka Brytania Rolf Disch Solar Architecture Solar Settlement Freiburg Studio SKG Lanxmeer Holandia czy White Arkitekter i Kjellander Sjöberg Bo01 i Hammarby Sjöstad Szwecja. Biura te nie tylko projektują w duchu zrównoważenia one ten duch współtworzą. Firmy deweloperskie należą dziś do najbardziej dochodowych sektorów. Skoro i tak zarabiacie ponad miarę zróbcie chociaż jeden projekt który będzie miał wartość nie tylko rynkową ale również kulturową społeczną i środowiskową. To jedyna droga by budować przyszłość z szacunkiem i dla ludzi i dla miejsca.

- Jeszcze większe korki, brak miejsc parkingowych, przeludnienie najbliższej okolicy.



- Zniszczenie zabytkowych hal, brak zieleni, wybudowanie kolejnej brzydkiej, nie ergonomicznej deweloperki. Zniszczenie przemysłowej historii, brak uwzględnienia losów pracowników nadal tam pracujących.
- Za dużo ludzi, dosłowne zdeptanie parku Grabiszyńskiego, jeszcze większe korki, przeludnienie.
- Czy architekt inwestora stał kiedyś w korku z estakady do Grabiszyńskiej? Czy z poziomu kierownicy widział włączanie się aut z dołu od strony US Fabryczna? I naprawdę chce puścić tamtędy główny wyjazd z osiedla? Na złość aktualnym czy przyszłym mieszkańcom? Czy Oporów i Grabiszynek jeszcze za mało stoją w korkach?
- Bardzo dużo, mało przestrzeni, mało zieleni i zakorkowane ulice.
- Jeszcze większe zakorkowanie głównego skrzyżowanie przy FAT i paraliż komunikacyjny
- Zbyt dużo mieszkańców. Na przeciwko właśnie oddawane są nowe mieszkania.
- Zbyt duży przyrost aut na drodze i ludzi- zapchane przedszkola, przychodnie - wszędzie utrudniony dostęp plus zwiększone korki bo przecież infrastruktury dodatkowej zero...
- Utrata terenów gdzie mogliby inwestować przedsiębiorcy przemysłowi i brak zrównoważenia rozwoju miasta. Przeznaczenie tego terenu pod mieszkania tylko stworzy kolejne presje komunikacyjne, migracyjne.
- Brak zieleni, większy ruch samochodowy
- Za dużo mieszkancow, korki, problemy z dojazdem
- Za dużo ludzi na tym terenie, brak inwestycji drogowych, brak odpowiedniej infrastruktury, będzie tu zbyt dużo ludzi
- KORKI!!!! W dzisiejszych czasach średnio na jedno mieszkanie przypada 1-2 samochody. Obecnie miasto już jest niewydolne pod względem komunikacji.



Grabiszyńska, Hallera, Solskiego, Gądowianka, wszystkie ulice zbiegające się do skrzyżowania FAT w godzinach szczytu to dramat. Nie daj boże coś się wydarzy na obwodnicy miasta (A8) i wszystko leci miastem. Jeśli powstaną planowane zabudowania na miejscu FAT to będzie jeden wielki PARALIŻ.

Zaplanujcie tereny zielone, boiska, basen, jakieś centrum integracji dla osiedla, a nie ciągle te ciasno zbudowane bloki... Przykład paraliżu mamy już na Avicenny i Jordanowskiej. To co tam już powstało i wciąż się buduje to jest patologia.

Gęstość zaludnienia na m<sup>2</sup> jest zdecydowanie za duża. WROCŁAW TO NIE WARSZAWA. Jest zdecydowanie za mały na taką ciasnotę. Oprócz tego, że będą gigantyczne korki to jeszcze brak miejsc do parkowania. Ludzie będą parkować gdzie popadnie. Wizualizacje/makiety zawsze fajnie wyglądają, bo nie uwzględniają ruchu ulicznego czy ilości zaparkowanych aut. Postawicie znaki zakazu parkowania, to mieszkańcy Was zlinczują, bo nie będzie gdzie parkować. A płatne miejsca parkingowe od developera to śmiech na sali, a raczej ceny jakie sobie śpiewają za nie. Do tego najczęściej przypada 1 miejsce na mieszkanie... A jak pisałam wyżej średnio 1 mieszkanie = 2 auta. Na Grabiszynka mieszkam odkąd się urodziłam i osobiście jestem przerażona tą inwestycją. Mam nadzieję, że nie tylko ja i reszta mieszkańców również nie zgodzi się na te patologie, która jest proponowana...

- Korki, korki, korki, kolejki w sklepach jeszcze większe, przepiętne klasy w szkołach. Kolejna inwestycja nastawiona tylko na zyski dewelopera – kilkunastopietrowe bloki? Porażka!
- Zakorkowanie i tak zakorkowanego fragmentu miasta. Budowę ronda pod estakadą w żaden sposób nie rozwiąże problemów.
- nie chcemy tej inwestycji



- Absolutne korki, przepiętne szkoły i przedszkola. Węzeł FAT już nie wyrabia się z przepustowością. Kilka godzin korków dziennie!
- Potężne korki i brak miejsc parkingowych. Kamienice nie mają wydzielonych, prywatnych parkingów
- Ogromne korki
- Przeludnienie, brak infrastruktury mobilnej
- Zakorkowanie nie tylko ulicy Grabiszyńskiej, ale też wszystkich ulic w pobliżu, np. jeszcze większe obciążenie ul. Inżynierskiej
- Wzmożenie ruchu w tej części miasta
- Całkowity paraliż komunikacyjny.
- Paraliż komunikacyjny tej części miasta. Kolejne blokowisko na które ta okolica nie jest przygotowana.
- Zwiększenie korków w okolicy FAT
- Paraliż komunikacyjny. Już obecnie skrzyżowanie przy FAT jest ciągle zakorkowane, podobnie ul. Grabiszyńska i Inżynierska.
- Zwiększenie ruchu, większe korki.
- Korki, nieatrakcyjny wygląd, duże zagęszczenie mieszkańców, brak odpowiedniej infrastruktury, patodeveloperka
- Hałas, zakłócenie spokoju, nadmiar ludzi co przyczyni się do wzrostu poziomu stresu, gwaru, pogorszenia ogólnej jakości życia, wzrost ruchu, korki, absurdałne zagęszczenie na małej powierzchni.... Iluzja jakości pod którą będzie tak naprawdę BRAK JAKOŚCI życia!
- Obciążenie ruchem 2000 więcej na Grabiszyńskiej, Klecinskiej i Hallera
- brak miejsc w tramwaju w godzinach porannych, jeszcze większe korki w godzinach od 14 do 18, tłumy ludzi w okolicznych marketach, grabiszyńska



z racji tego że jest jedyną drogą w tą okolice ma też swoją ograniczoną przepustowość

- Korki, masa ludzi, to bardzo zły pomysł
- Dzień dobry, sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Budowa tak wielu mieszkań na tej przestrzeni jest całkowicie sprzeczna ze spokojnym charakterem dzielnicy. Dodatkowo wskazuję, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jedyną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w spokojną dzielnicę tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza.
- Znacznie mniejszość przepustowość skrzyżowań oraz utrudniona komunikacja. Znaczna część Wrocławia zostanie zakorkowana
- Duży napływ ludzi do dzielnicy, która już teraz mierzy się ze sporymi korkami i średnio wydolną organizacją ruchu samochodowego (źle wyregulowane światła, nielogiczne skrzyżowania, niejasna organizacja ruchu)
- Korki, przepiętnione szkoły, przedszkola, zdeptany park, kolejki w sklepach
- Korki, zanieczyszczenie powietrza, duży hałas
- Zbyt wysokie zaludnienie
- Ruch samochodowy na ten moment już jest tragiczny, jeśli powstanie kolejne blokowisko, swobodne przemieszczanie się będzie graniczyło z cudem. Dodatkowo jest to idealna przestrzeń na wykorzystanie jej w innym celu niż zabudowa mieszkalna, stworzenie czegoś co by działało na korzyść mieszkańców



- Korki, hałas,
- Zamknięcie miejsc pracy, nieustanne windowanie cen lokali mieszkalnych przez deweloperów. Przeludnienie, brak darmowych przestrzeni budujących lokalne społeczeństwo. Przekłamanie obrazki nieoddające rzeczywistości jaką będzie po budowie. Osiedle typu wszędzie płot i brama na kod.
- KORKI
- Już teraz skrzyżowanie FAT jest ABSOLUTNIE zakorkowane
- Zbyt intensywna zabudowa, nie przystosowana do istniejącej infrastruktury transportowej. Kuriozalna propozycja placu zabaw bezpośrednio przy skrzyżowaniu.
- Zbyt intensywna zabudowa. Perspektywa ogromnych korków oraz przeciążenia komunikacji publicznej.
- Cała najbliższa okolica zostanie zakorkowana z racji braku odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej
- - KORKI! Z osiedla prowadzi JEDEN wyjazd, który dodatkowo zakorkuje skrzyżowanie Hallera/Grabiszyńska - Poprowadzenie jezdni Zjazdu nr. 2 przez starą halę fabryczną, to zły pomysł. - Za duże zagęszczenie zabudowy. Za wysoka zabudowa mieszkaniowa. - Realizacja WYŁĄCZNIE części planu - budowa bloków mieszkalnych, bez rewitalizacji zabytkowych hal fabrycznych i bez budowy funkcji społecznych. - Hałas w nowych mieszkaniach od linii kolejowej.
- Duża ilość nowych mieszkań bez odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej, terenów zielonych, Przychodni, szkół ponadpodstawowych
- Zwiększony ruch w obrębie planowanej inwestycji
- Większe natężenie ruchu i niebezpiecznych sytuacji
- zwiększenie ilości pojazdów mechanicznych w obrębie planowanej inwestycji



- zwiększenie ilości pojazdów mechanicznych w obrębie planowanej inwestycji
- Zagęszczenie ludzi na małym kawałku osiedla odpowiadające niewspółmiernej ilości; korki; potężna ilość aut; kolejki w sklepach; zatłoczony park
- Zwiększenie ilości pojazdów mechanicznych
- Duże korki dla mieszkańców ze względu na małą przepustowość węzła drogowego prowadzącego z Muchoboru wielkiego
- Możliwy wzrost liczby samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.
- Wzmożenie ruchu samochodowego przechodzącego na okoliczne ulice, Krucza, Inżynierska. Zbyt duża kubatura budynków, niewiele zieleni w stosunku do ilości mieszkańców. Plan wyglądający, jak duże osiedle nieprzystające do otoczenia.
- Przeciążenie komunikacyjne – już dziś wyjazd w kierunku ul. Hallera jest problematyczny. Wprowadzenie tysięcy nowych mieszkańców bez alternatywnych rozwiązań drogowych pogłębi ten chaos. Jedna droga przez środek osiedla to zbyt mało – taki układ kończy się tym, że kierowcy jeżdżą po chodnikach (jak na Jagodnie). Brak zieleni i przestrzeni publicznych – w projekcie nie widać miejsca na rekreację, place zabaw, skwery czy parki. Wszystkie te braki potem „łatanie są” przez mieszkańców przez budżety obywatelskie. Brak usług społecznych – nie uwzględniono szkół, przedszkoli, przychodni. Wiadomo, że deweloper ich nie zbuduje z własnych środków, więc koszty zostaną przerzucone na miasto i istniejących mieszkańców. Zamknięcie się osiedla w sobie – brak przejrzystego połączenia z istniejącą tkanką miejską może stworzyć getto mieszkaniowe bez ducha wspólnoty i integracji z dzielnicą. To osiedle nie może powielać błędów znanych z innych części miasta. Nie róbcie nam tutaj drugiego Jagodna.
- jedyny wyjazd autem w kierunku do centrum zapewni wyjazd #4 - jak chcecie ogarnąć tam łatwą obsługę komunikacyjną całego kilkutyśięcznego osiedla



bez świateł i dodatkowych świateł... jak kierowcy będą mogli wyjechać tam na lewy pas przejeżdżając przez 4 pasy jezdni bez świateł i dodatkowego skrzyżowania... wyjazd z osiedla = przejazd przez obecnie tworzący się przed skrzyżowaniem korek... szykujecie mieszkańcom korek na całej ulicy wewnątrz osiedla... ludzie jak na jagodnie będą jeździć tam chodnikami i łamać przepisy... zainwestujcie w lepszą organizację ruchu

- korki, brak odpowiedniej infrastruktury dla takiej ilości mieszkańców
- Zwiększenie korków. Wąskie gardło pod wiaduktem przy Placu Srebrnym
- Problemy z miejscami parkingowymi, brak restauracji i conceptów gastronomicznych typu foodcourt.
- Gigantyczne osiedle skoncentrowane na małym terenie, bez rozbudowy istniejącej infrastruktury, korzystające wyłącznie już z istniejących elementów infrastruktury. Wygeneruje jedynie zyski dla inwestora, a koszty zostaną przerzucone na wszystkich mieszkańców osiedla i miasto z powodu niewydolnej infrastruktury drogowej, braku miejsc parkingowych, problemów z komunikacją publiczną itd.
- Problemy komunikacyjne. Korki.
- Skrzyżowanie FAT stanie się nieprzejezdne, degradacja parku grabiszynskiego, pogorszenie samopoczucia w okolicy fatu już zdegradowanego mocną zabudową, kiedyś była tu przestrzeń
- Korki, tłumy w Parku Grabiszyńskie
- zwiększenie ilości pojazdów mechanicznych w obrębie planowanej inwestycji
- Likwidacja kolejnych zakładów produkcyjnych
- Widzę liczne i często poważne zagrożenia: - paraliż komunikacyjny ulicy Grabiszyńskiej lub ekstremalne jej zakorkowanie (przypomnę - deweloper planuje 1,5 tys mieszkań, ale aż 2,5 tys. miejsc postojowych! Taka skala



inwestycji to prosta droga do powtórki tego co dzieje się na Jagodnie, czyli paraliżu komunikacyjnego który znany jest na cały Wrocław. Dodam, że w mojej ocenie skala inwestycji powinna być znacząco zmniejszona, tj. nie z 1500 na 1100 mieszkań tylko bardziej. - znaczące ograniczenie dostępu do sklepów typu Biedronka dla reszty osiedla, zwłaszcza dla osób "niezmotoryzowanych" lub starszych (których na osiedlu jest dużo). Niech deweloper w ramach spacerów konsultacyjnych pójdzie na zakupy do jednego z supermarketów w okolicy np. w godzinach popołudniowych. - zmniejszenie estetyki osiedla - wystarczy popatrzeć jak wygląda Port Popowice - ile jest tam betonu, ile zieleni w praktyce zrealizował deweloper. Patrząc na praktyki dewelopera mam poważne obawy co do tego, że inwestycja zostanie zrealizowana w odpowiedzialny społecznie sposób. Miałem też okazję oglądać rozkłady mieszkań w Porcie Popowice i widzieć tam jeden wyraźny trend (w mojej ocenie) - maksymalizacja zysku ponad jakość życia i funkcjonalność. Jako mieszkaniec osiedla Grabiszyn-Grabiszynek po prostu nie ufam, że deweloper wykona tak dużą inwestycję na tak ogromną skalę w odpowiedzialny sposób. Dlatego tak ważne jest nałożenie ograniczeń i wymagań na dewelopera z zewnątrz. Nie ufam też, że wizualizacje rzetelnie oddają to jak osiedle będzie w rzeczywistości wyglądać - te wizualizacje to materiał marketingowy i jest to niezwykle istotne żeby o tym pamiętać. - zbyt duża gęstość zabudowy, zbyt małe odległości pomiędzy budynkami. Ja wiem, że prawo budowlane to reguluje, ale w mojej ocenie jest to za mało. Prawo określa minimalne wartości tak by nie dochodziło do patologii, wartości minimalne określone przez prawo nie powinny być moim zdaniem tymi domyślnymi. - Zbyt mała ilość światła w mieszkaniach spowodowana małą odległością między budynkami (prawnie może być "ok", a w praktyce będzie dość ciemno) może przyczynić się

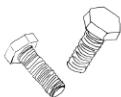


do pogorszenia stanu psychicznego mieszkańców. Brakuje odpowiednich usług (w tym też publicznych) by na ten poważny problem odpowiedzieć (to problem ogólnopolski). Uważam, że tak duży deweloper powinien podejmować odpowiedzialne decyzje i faktycznie wyznaczać "nowy standard" zgodnie z jego hasłem reklamowym. Co mam na myśli konkretnie? Niższe budynki i większe odległości między nimi w celu zwiększenia jasności pomieszczeń. \*\*Polecam też przejrzeć rzuty mieszkań z Portu Popowice - tam można zobaczyć jak ważne to jest gdyż deweloper robi wiele mieszkań w taki sposób, że kuchnia jest w głębokiej części mieszkania, daleko od okna. - powstawanie tzw. miejskiej wyspy ciepła. Tak wysokie budynki mogą utrudniać przepływ powietrza przez miasto, który jest szczególnie ważny przez cały rok! w lecie obniżanie temperatury, w zimie redukcja smogu, z którym Wrocław ma i tak ogromny problem. Sam osobiście mam problemy zdrowotne związane ze złą jakością powietrza. - pogorszenie jakości powietrza w okolicy. Więcej aut = większe korki = więcej spalin. Skutek to też mniejsza płynność ruchu, więc więcej aut stoi i generuje spaliny. Zatem podejrzewam, że przyrost ilości generowanych spalin byłby więcej niż liniowy. - zakłócenie spokoju na osiedlu - W pobliżu jest uczelnia wyższa SWPS. Przy obecnych trendach wiele mieszkań kupowanych jest w celach inwestycyjnych, tj. m.in. pod wynajem. najemcami są często studenci. Zwiększenie liczby studentów może nieznacznie obniżyć poziom spokoju na osiedlu. Poza tym w okolicy panuje niedobór miejsc dla młodych ludzi (np. barów) - zatem cały ruch szedłby w stronę tzw. Nasypu i starego miasta obniżając dodatkowo szlaki komunikacyjne. Inna opcja to to, że takie bary otworzą się w okolicy co też będzie miało swoje skutki. - Na terenie Hutmenu planowane jest kolejne osiedle. Jest to już uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego. Zatem aktualna inwestycja musi zostawić



przestrzeń infrastrukturalną pod przyszłe inwestycje. Warto dodać, że w okolicy ul. Grabiszyńskiej budują się jeszcze "Nowy Grabiszyn" i "Stalova". Mam na myśli to, że w przyszłości ulica Grabiszyńska, szkoły, sklepy, przychodnie, żłobki, siłownie będą musiały przyjąć jeszcze większe obciążenie. Apeluję do decydentów by myśleć w przód. - W bliskim sąsiedztwie znajduje się Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza. W przypadku paraliżu komunikacyjnego, o którym pisałem wyżej, dostęp tych służb do reszty miasta może być ograniczony, a ich czas dojazdu może się wydłużyć. Większy ruch i korki = większa nerwowość kierowców, agresywniejsza jazda = więcej wypadków = większe szanse na zablokowanie przejazdów komunikacyjnych. - minimalistyczna zieleni, małe drzewa, mało cienia - powstawanie wcześniej wspomnianej miejskiej wyspy ciepła. - zieleni na dachach to pewnie fajny pomysł, ale w czasie upałów będzie dodatkowo zwiększał zużycie wody, której może kiedy brakować

- FAT jest węzłem komunikacyjnym, który już teraz jest obciążony, priorytetem powinno być zapewnienie jego przepustowości. Wybudowanie osiedla w takim miejscu spowoduje nadmierne zagęszczenie ruchu na kluczowym dla całego Grabiszyna skrzyżowaniu. Korki jakie powstaną, szczególnie w godzinach szczytu będą udręką dla mieszkańców. Komunikacja miejska nie jest rozwiązaniem -już teraz autobus z trudem przebija się przez Hallera/Gądowiankę kiedy ludzie jadą lub wracają z pracy. Z 15 minut drogi robi się 30.
- Skrzyżowanie FAT już teraz jest zakorkowane, jak inwestor jest w stanie rozwiązać problem braku korków dodając do tego miejsca kolejne kilka tysięcy osób? Zakaz jazdy autem i przerzucenie się na rowery? To są jakieś jaja. Będzie jeszcze gorzej, a wasze rozwiązanie problemu to budowa ronda pod estakadą? No śmieszni jesteście.



- Nieproporcjonalnie duża liczba nowych mieszkańców wobec liczby obecnie zamieszkałych mieszkańców i istniejącej infrastruktury, zniszczenie szansy na powstanie przestrzeni dla kultury, rzemiosła, przyrody, integracji mieszkańców, wzrost natężenia ruchu samochodowego.
- Ogromne korki (korki są już teraz każdego dnia), przeludnienie, brak miejsc do relaksu dla wszystkich na świeżym powietrzu, zanieczyszczenie powietrza (kolejne samochody), zbyt mała ilość sklepów jak na tyle ludzi, jeszcze większy hałas
- Obecnie ulica Grabiszyńska i Hallera są zakorkowane. Tyle nowych mieszkańców plus obsługa lokali użytkowych, spowoduje jeszcze większe korki. Nie mówiąc o hałasie i smogu. Poza tym, doskonale wiemy, że Polacy jeżeli posiadają samochody, to nie będą jeździć komunikacją miejską, chociażby była najlepsza na świecie, bo samochód to prestiż, a tramwajem jeżdżą nieudacznicy oraz emeryci i młodzież.
- Największe z zagrożeń obecnej koncepcji osiedla to znaczny wzrost ludności osiedla w stosunku do obecnej liczby mieszkańców, co wprowadzi dysproporcje w stosunku do istniejącej infrastruktury oraz usług publicznych - komunikacji, szkół, bibliotek, ruchu drogowego, rowerowego itd. Przedstawiona koncepcja nie posiada rozwiązań komunikacyjnych, które nie tylko pozwolą na płynne włączanie się do ruchu w obszarze skrzyżowania Grabiszyńska – Klecinska – Hallera. Zaproponowane rozwiązania to jedynie by-pass dla przyszłych mieszkańców, który w żadnym stopniu nie wesprze dotychczasowych użytkowników. W obecnym kształcie budowa osiedla negatywnie wpłynie na dobrostan mieszkańców osiedla Grabiszyn, ale także mieszkańców pobliskich osiedli i użytkowników obwodnicy śródmiejskiej. Już dzisiaj komunikacja miejska



oraz lokalna (pociągi KD) są przepiętne w godzinach porannych, wobec czego bez inwestycji w dobre połączenia i wsparcia miasta np. w kupnie taboru.

- - korki (nie przekonuje mnie argument, że ludzie powinni się przesiadać na rower i zbiorkom - jasne że powinni, ale za naszego życia i życia naszych dzieci tego nie zrobią na tyle żeby odkorkować miasto, więc na ten moment należy tworzyć infrastrukturę drogową i myśleć o zwiększonej liczbie aut) - zdeptanie parku grabiszynskiego (to jedyny teren zielony w tej okolicy, przestanie być ostoją, a zrobi się tłoczny skwerkiem) - niewydolność usług (już teraz w różnych sklepach potrafią być tłumy, a nie tworzą się kolejne, tak samo ciężko dostać się do żłobków itd - jest ich za mało)
- Planowana inwestycja niesie ryzyko zwiększenia ruchu i korków na pobliskich ulicach, dalszego przeciążenia placówek edukacyjnych oraz intensyfikacji użytkowania Parku Grabiszynskiego, który już dziś jest mocno eksploatowany, a nie planuje się jego powiększenia. Zamknięty charakter osiedla może ograniczyć dostęp do przestrzeni dla okolicznych mieszkańców, a brak lokali usługowych i małych sklepów pogłębi zanik lokalnego handlu i utrudni codzienne funkcjonowanie.
- Zbyt intensywna zabudowa. To osiedle będzie częścią większego założenia, z terenami przemysłowymi wzdłuż grabiszynskiej (po hutnienie). Konieczne jest planowanie razem z miastem całości tego założenia i jego wpływ na dzielnicę, w tym wpływ transportowy. Poza intensywnością musi być spójnie zaplanowana zieleni, może nie tylko jako mini-wysepki z drzewkiem i ławką, ale właśnie wspomniany park liniowy. Chodzi o to by osiedle było po części samowystarczalne, a nie jedynie pasżytowało na istniejących udogodnieniach osiedla (np. park Grabiszynski). Intensywność zabudowy nowego osiedla na Kolejowej wydaje się odpowiednia skala (wysokość budynków, odległości



miedzy nimi) Wg mnie lepiej to zrobić nie w ramach spec-ustawy, ale po opracowaniu planu zagospodarowania przestrzennego. Wtedy być może nie będzie trzeba planować aż tylu miejsc parkingowych, bo zapewne w mieście przyszłości, z autonomicznymi pojazdami, przy demografii jaką mamy, nie będzie takiej potrzeby posiadania samochodu, a sam ogromny parking podziemny podraża całą inwestycję i wymusza tak intensywną zabudowę by ten koszt sfinansować.

- Korki, korki, korki. Grabiszynska jest jednopasmowa dla samochodów. Drugi pas jest dla autobusów i taksówek. Długi czas musi minąć by przejść przez światła Grabiszynska/Klecinska/Hallera.
- Tylko same zagrożenia przy takim projekcie. Infrastruktura, komunikacja, intensywność i gęstość zabudowy niekompatybilna z resztą osiedla. Obciążenie obecnej infrastruktury tysiącami mieszkańców, którzy nie mają zaplanowanych na swoim nowym osiedlu jednostek publicznych, odpowiedniej ilości terenów zielonych, miejsc parkingowych, usług w typie dużego handlu wraz z dojazdem i parkingiem
- Obciążenie obecnej infrastruktury. Brak placówek publicznych- szkoły, przedszkola, żłobki, przychodnie. Brak dużych sklepów z miejscem do rozładunku, brak zieleni na gruncie rodzimym w postaci dużych drzew. Zła komunikacja- wbicie całego osiedla od strony ul. Petuniowej. Planowane rondo na pewno usprawni ruch dla nowych mieszkańców, ale ilość nowych aut spowoduje zwiększenie problemów komunikacyjnych. Śluza ze światłami tylko spotęguje korek na estakadzie. Totalne zepsucie przestrzeni- kloce budynków bez ładu. Mówią, że niby powstaną kwartały, ale jak o nich mówić, skoro w każdym miejscu inna zabudowa? Jakie kwartały? Rozrzucenie budynków



chaotyczne i wciskanie max budynków min powierzchni. Zagrozeniem jest planowany max zysków przez dewelopera. Na tym tracą przyszli mieszkańcy.

- Inwestycja wg mnie dość mocno obciąży skrzyżowanie FAT, które już w tej chwili nie jest wydajne. Aktualnie ul. Petuniową trudno włączyć się do ruchu i dostać na pas do lewoskrętu w Grabiszyńską, przez co ruch jest tamowany, dodatkowe auta mieszkańców planowanej inwestycji jeszcze bardziej pogorszą tą sytuację. Będzie miało to wpływ również na sąsiednie osiedla, jak chociażby Muchobór Wielki, z którego do centrum wjeżdżają nie tylko mieszkańcy Osiedla Muchobór Wielki ale również Oporowa czy miejscowości z gminy Kąty Wrocławskie tj. Krzeptów, Smolec itd.
- Dodatkowy ruch na drogach, brak miejsc w instytucjach edukacyjnych, brak miejsc parkingowych
- włączenie wyjazdów, ronda do już obleganych zakorkowanych dróg. Upchanie wielu budynków bez pomysłu na wpływ na otaczające drogi. Planując tak dużą inwestycję powinno dogadać się w sprawie drogi alternatywnej, rozbudowy istniejących dróg.
- korki na fat
- Korki korki korki i ogólnie zbyt duża ilość mieszkańców na tą okolicę
- Korki!!!!
- Dramat komunikacyjny się tylko spotęguje, nie potrzeba tu kolejnego ogromnego osiedla, nie ma infrastruktury, nie ma nawet wydajnych sklepów już na ten moment, a jeszcze tyle tysięcy ludzi ma zamieszkać?? Horror i jakoś absurd!
- Taka ilość nowych mieszkańców stanowi zagrożenie dla i tak "przeciążonego" już parku grabiszyńskiego. Dodatkowe 2500 czy 3000 mieszkańców naszej dzielnicy stanowi dla parku realne zagrożenie. Podobny wpływ czyli bardzo



negatywny będzie miało planowane osiedle na ruch uliczny. Ulica Grabiszyńska jest już i tak bardzo zakorkowana a dodatkowa liczba mieszkańców (w tak ogromnej ilości) zdecydowanie negatywnie wpłynie na korki na ulicach.

- Inwestycja musi uwzględnić zmiany w drogach dojazdowych i rozbudowę obwodnicy
- Wysoka zabudowa, nieprzyjemna panorama. FAT od BP już jest obrzydliwy oby nie złało się to z drugą stroną 15 piętrowego galeriowca :(
- Korki w okolicy Fat. Za mało połączeń MPK, zatłoczone tramwaje i autobusy. Nie widzę planów miasta w związku z omawianym projektem więc na ten moment ich nie ma.
- Ogromne korki, betonowy świat bez zieleni potrzebnej do produkcji tlenu
- Ogromny ruch na i tak bardzo zakorkowanym skrzyżowaniu FAT, wycięcie naturalnej zieleni
- Nieadekwatne dostosowanie wyjazdu z osiedla może skutkować utrudnień w ruchu drogowym oraz wymuszaniem niebezpiecznych manewrów na drodze. Mieszkańcy mogą być uwięzieni na osiedlu bez możliwości wjazdu w godzinach wzmożonego ruchu.
- Zbyt duża ilość brzydkich bloków
- Zwiększenie korka na Grabiszyńskiej, dominację nowego osiedla nad okolicą pod względem wysokości, zamienienie przestrzeni nieużytkowej, ale cichej i naturalnie zazielenionej w głośną i z mikroskopijną ilością zieleni - co więcej, układ budynków może powodować odbijanie się hałasu i potęgowanie go
- Zbyt dużo betonu i ruchu samochodowego
- Przeciążenie ulicy Grabiszyńskiej, brak miejsc w przedszkolach, dłuższe kolejki do NFZ w okolicy.
- Duży ruch kołowy



- Całkowite zakorkowanie już teraz mocno obciążonych ulic Grabiszyńskiej, Hallera, Ostrowskiego oraz Klecińskiej. Jedyny wyjazd w stronę centrum kierowane będzie przez ulicę Ostrowskiego, Klecińską do lewoskrętu w Grabiszyńską które już teraz jest zakorkowane w godzinach szczytu.
- Zbyt gęsta i wysoka zabudowa, pogłębianie miejskiej wyspy ciepła, przeciążenie infrastruktury komunikacyjnej, brak podstawowych usług publicznych dla mieszkańców: placówek edukacyjnych, placówek POZ w odpowiedniej strukturze i ilości, brak odpowiedniej ilości zieleni!! zaburzenie zrównoważonego rozwoju osiedla Grabiszyn-Grabiszynek, brak pozytywnego wkładu w rozwój okolicy.
- Przedstawiony przez architektów plan budowy osiedla budzi poważne zastrzeżenia i wydaje się być nieprzemyślany – zabrakło w nim nawet tak podstawowych elementów jak miejsca na śmietniki. Świadczy to o braku dbałości o realne potrzeby mieszkańców i o niskim poziomie przygotowania całej koncepcji. Rejon już teraz boryka się z ogromnymi problemami komunikacyjnymi – korki są codziennością. Tymczasem deweloper planuje znaczące zwiększenie liczby mieszkańców w tym obszarze, co automatycznie oznacza wzrost liczby samochodów, pogłębienie problemów z ruchem i dalsze pogorszenie jakości życia dla obecnych mieszkańców. Dodatkowo, zarówno przedstawiciel dewelopera, jak i zaproszeni „eksperti” podczas spotkania nie byli w stanie jednoznacznie odpowiedzieć na kluczowe pytania, m.in. dotyczące dojazdu do nowego osiedla, niepasującej planowanej wysokości zabudowy czy planów ograniczania korków. To budzi moje poważne wątpliwości co do rzetelności i odpowiedzialności całej inwestycji, którą postrzegam jako realne zagrożenie dla otoczenia, mieszkańców i lokalnej infrastruktury.



- Korki i zablokowanie i tak już zakorkowanego sąsiedniego osiedla - Muchoboru Wielkiego.
- Zatrącenie charakteru tego miejsca - budynki FAT są dla mieszkańców kultowe, nawet jeśli nie każdy zabytkowy
- Zbyt duże zagęszczenie mieszkańców, nie przepustowe ulice, zbyt wysoka zabudowa
- tam się robią korki i mieszka 13k ludzi a inwestor kolejne 3k dodać; brak parku,
- Zbyt dużo samochodów na przepełnionych już skrzyżowaniu Fat i ul Grabiszynska. W tej chwili przejazd od ul Stalowej do Fat to co najmniej 20-30 min. Co będzie jak dojdzie kolejne osiedle i ok. 2000 samochodów
- Planowana inwestycja jest jednym wielkim zagrożeniem dla jakości życia w tej części miasta. Już w tej chwili skrzyżowanie Halle/Grabiszynska jest zakorkowane. Niedługo zostanie zamieszkały nowy budynek (11 pięter) przy stacji BP, w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania. Już w tej chwili jest problem z zakupem podstawowych produktów spożywczych w najbliższych sklepach typu LIDL oraz Biedronka.
- Grozi przepełnienie szkół i przedszkoli, wzrost korków i hałasu, brak miejsc parkingowych, pogorszenie mikroklimatu i przetłoczenie osiedlowej infrastruktury technicznej.
- Zbyt gęsta zabudowa, betonoza, mało zieleni, miejska wyspa ciepła, przeciążenie systemu komunikacyjnego.
- Zbyt gęsta zabudowa
- za mało miejsc parkingowych, za blisko budynki, szlabany, mało drzew, widok z bloku na blok mało przestrzeni pomiędzy,
- Zmiana charakteru zabytkowych zabudowań FAT, zbyt wysoka i ciasna zabudowa, zbyt mało wysokiej zieleni, brak dobrze zaplanowanych przestrzeni



wspólnych, blokada komunikacyjna okolicy, architektura nienawiązująca do historii miejsca. Projekt prezentuje ciasne blokowisko.

- Za duży ruch. Za mało infrastruktury
- Że ulica Grabiszynka Hallera i Klecina będą stały w korkach
- Brak ciągłości w planowaniu i połączenia funkcjonalnego z dalszą częścią terenu HUTMEN-u. Za duży ruch samochodowy.
- Zbyt wysoka zabudowa – 10–11-piętrowe bloki (jak ten przy BP) zaburzają skalę dzielnicy i mogą znacząco obciążyć infrastrukturę. Przewidziana liczba 1530 mieszkań i 2300 miejsc parkingowych grozi zakorkowaniem i wzrostem zanieczyszczeń. Zamknięte osiedle – ogrodzenia i bramy utrudnią swobodne przemieszczanie się pieszym, zwłaszcza w rejonie dworca PKP. Utrata przestrzeni publicznej – gęsta zabudowa zbyt blisko chodników ograniczy zieleni i przestrzeń wspólną. Pozorne „zielone” rozwiązania – zielone dachy mogą zostać zrealizowane wyłącznie jako element marketingowy, bez realnej dostępności i funkcji. Brak infrastruktury społecznej – budowa mieszkań bez wcześniejszego przygotowania szkoły, boisk czy usług doprowadzi do niepraktycznego i przeciążonego osiedla. Brak wsparcia dla lokalnych biznesów – przewaga sieciówek (Żabki, paczkomaty) zamiast lokalnych piekarni czy warzywniaków może obniżyć jakość codziennego życia mieszkańców. Zagrożenie „patodeweloperką” – opóźnienie rewitalizacji hał FAT i brak jawnych warunków najmu mogą skutkować chaotycznym zagospodarowaniem terenu. Komercjalizacja przestrzeni przy dworcu – zamiast zielonej, otwartej strefy wypoczynkowej może powstać galeria handlowa, generująca hałas i ruch samochodowy. Hałas przy placówkach edukacyjnych – szkoła i boiska bez drzew i elementów tłumiących dźwięk będą narażone na hałas, co wpłynie na komfort dzieci.



- Wiecznie zakorkowana ulica Grabiszyńska i Hallera, które już w tym momencie w godzinach szczytu są nieprzejezdne.
- Jeszcze większe kolejki w sklepach, zadeptywanie okolicznej, już i tak mocno ograniczonej, zieleni. Parkowanie w ogólnodostępnych miejscach parkingowych z powodu braku (niedoboru) parkingów w inwestycji, zwiększone korki, smog i hałas z powodu kilku dodatkowych tysięcy nowych mieszkańców
- Inwestycja nie ma zaplanowanej obsługi komunikacyjnej dla potencjalnych mieszkańców. Skrzyżowanie przy Fat już teraz jest okrutnie zakorkowane w każdym kierunku; jak inwestor planuje wpuścić na nie samochody z tych 2300 miejsc parkingowych, żeby mieszkańcy mogli wydostać się z osiedla, jednocześnie nie pogarszając sytuacji na skrzyżowaniu? Wygląda też na to, że wyjazdy z osiedla mogą odbywać się tylko z i na Grabiszyńska, i ewentualnie pod estakadę, czyli znów na to samo skrzyżowanie.
- słaba komunikacja publiczna, zakorkowanie FATu, zadeptaniem parku Grabiszyńskiego, nierealność obsługi mieszkańców przez kolej, bo to się kupy nie trzyma, podniesienie cen usług i życia na osiedlu, zapaść jakości życia na osiedlu, zapętnienie samochodami osiedla.
- Zakorkowane ulice dojazdowe do Grabiszyńskiej oraz nieprzejezdna Grabiszyńska z uwagi na jeden pas ruchu (drugi został zabrany dla autobusów i taksówek). To już się dzieje. Dodanie kolejnych pojazdów do ruchu zablokuje komunikację. Pogorszenie jakości powietrza to kolejne zagrożenie.
- Problemy komunikacyjne - korki i tak już zatłoczonej linii Grabiszyńska - Hallera.
- Totalny paraliż komunikacyjny w godzinach szczytu w rejonie skrzyżowania "FAT" które i tak obecnie bywa przeladowane/zakorkowane.
- Aktualne pomysły inwestycyjne spowodują przeludnienie obszaru. Infrastruktura drogowa i pieszka jest niedostosowana do przyjęcia kolejnych kilku tysięcy ludzi



w okolicy. Aktualnie ulica Grabiszyńska jest permanentnie zakorkowana.

W przypadku realizacji obecnych planów inwestycyjnych sytuacja pogorszy się jeszcze bardziej.

- Jednym z głównych zagrożeń związanych z planowaną inwestycją jest ryzyko nadmiernej intensyfikacji zabudowy, w szczególności przekroczenia dopuszczalnej wysokości 7 pięter. Zbyt wysoka i gęsta zabudowa może zaburzyć kameralny, parkowy charakter Grabiszyna–Grabiszynka i negatywnie wpłynąć na jakość życia mieszkańców. Innym poważnym zagrożeniem jest niedostateczne uwzględnienie zieleni w nowej zabudowie. Tereny zielone powinny pozostać dominującym elementem przestrzeni, a ich brak może prowadzić do przegrzewania się osiedla, pogorszenia estetyki i braku miejsc do wypoczynku. Ważne jest również, by na etapie planowania nie pominięto budowy pełnowymiarowej szkoły podstawowej do 8 klasy. Brak takiej placówki może prowadzić do przepełnienia okolicznych szkół i utrudnień dla rodzin z dziećmi. W projekcie należy też przewidzieć powstanie większego sklepu spożywczego (np. formatu Netto), który zaspokoi codzienne potrzeby mieszkańców. Obecność jedynie małych punktów handlowych może okazać się niewystarczająca. Zagrożeniem jest również brak przestrzeni publicznej – dlatego konieczne jest uwzględnienie skweru lub placu, który stanie się miejscem sąsiedzkich spotkań i integracji. Należy także zwrócić uwagę na obciążenie lokalnej komunikacji miejskiej. Jeśli osiedle zostanie zaprojektowane dla zbyt wielu mieszkańców (powyżej 1,5 tys. osób), może dojść do przeludnienia, pogorszenia jakości transportu i zatłoczenia okolicznych dróg. Wreszcie, nie powinno się odkładać rewitalizacji hali – powinna ona od razu zostać przekształcona w kameralny koncept gastronomiczno-kulturalny, który stanie się sercem nowej przestrzeni i ważnym punktem na mapie dzielnicy.



## Odpowiedzi na pytanie 3

O co powinien zadbać inwestor, aby zmniejszyło to ewentualne negatywne konsekwencje dla osiedla związane z tą inwestycją?

- Zmniejszenie liczby mieszkań. Przeznaczenie większej przestrzeni na różnego rodzaju usługi. Stworzenie domu kultury z prawdziwego zdarzenia, przekazanie go miastu. Dzięki temu poprawi się jakość życia w dzielnicy.
- Zmniejszyć ilość pięter do maksymalnie 6.
- zmniejszyć ilość pięter do maksymalnie 6
- zmniejszyć ilość pięter! max 5
- Budynków powinno powstać mniej, a ponadto powinny być niższe - max 4 nadziemne kondygnacje. Większy udział w inwestycji powinny mieć ogólnodostępne przestrzenie, powierzchnie eventowe, restauracje, kawiarnie, puby. Budynki nie powinny zachowywać jedynie minimalnych odległości od siebie wynikających z przepisów - budynki powinny być od siebie oddalone bardziej, wzorując się na architekturze PRL. Ponadto inwestor powinien zagwarantować miejsca w przedszkolach, żłobkach i szkołach dla dzieci mieszkańców. Inwestor powinien także współfinansować zwiększenie przepustowości okolicznej linii kolejowej na potrzeby obsługi komunikacyjnej osiedla. Inwestor powinien sfinansować także zabezpieczenie wszelkich okolicznych ulic przed nielegalnym parkowaniem na chodnikach, skrzyżowaniach, zieleńcach (w szczególności okolice Hutmenu, ulice po przeciwnej stronie ul. Grabiszyńskiej).
- Dużo zieleni, przepustowość ulic.
- Sam nic nie robi, bez przebudowy sieci dróg a bez tego ta inwestycja jest jeszcze okropniejsza



- Duża ilość zieleni, wyjazd z osiedla nie obciążający już i tak zakorkowanego skrzyżowani Grabiszyńska - Hallera
- Zmniejszyć gęstość zabudowy.
- absolutnie nie jestem za budową kolejnego wielkiego osiedla mieszkaniowego w tej, wyjątkowo już silnie zabudowanej okolicy, o wysokiej gęstości mieszkańców. Chciałabym kolejny park, strefę sportu czy kultury, marzą mi się małe galerie sztuki, rękodzieła, sklepiki, może warzywny targ. kameralne kino, dobra restauracja, chcę przestrzeni do dobrego jakościowo spędzania czasu po pracy, a nie kolejnej mieszkaniówki na wynajem.
- o umiar, prawdziwość danych, uczciwość, miejsca dla lokalnej społeczności, tereny zielone, budowę dróg rowerowych,
- Planowana inwestycja jest tak ułożona, że prawie niemożliwe jest zorganizowanie dojazdu od strony innej niż skrzyżowanie FAT. Uważam, że reorganizacja skrzyżowania - tak jak zakłada to inwestor - nie będzie wystarczająca. Niemal kończy się budowa budynku mieszkalnego za stacją BP, jeszcze nikt tam nie mieszka. Tutaj potrzebny by był przejazd do ulicy Szwajcarskiej, przez tory kolejowe lub rozszerzenie ulicy Grabiszyńskiej do 2-3 pasów ruchu
- Tansze wynajmy mieszkania i dobre miejsca parkingowe
- 1. O efektywną informację skierowaną do mieszkańców na temat czasu realizacji, etapowania inwestycji i utrudnień z nią związanych 2. O dostosowanie ruchu drogowego (w tym zbiorkom) do planowanych działań. 3. O rozwiązania akustyczne podczas budowy i dla funkcjonującej inwestycji.
- Drastycznie zmniejszyć gęstość zabudowy i przewidzieć miejsca parkingowe nie tylko dla mieszkańców nowej inwestycji.



- O wystarczającą liczbę miejsc parkingowych, szkołę dla dzieci wybudowaną nie na zakończenie inwestycji
- Inwestor powinien rozmawiać z miastem i zadbać o usprawnienie komunikacji w miejscu inwestycji.
- Planowana zabudowa powinna być bardziej rozluźniona. Należy zrezygnować z części powierzchni użytkowej i ograniczyć liczbę mieszkańców, którzy zamieszkają na osiedlu. Planowana szkoła powinna być od razu szkołą 8-klasową. Inwestor powinien zwrócić szczególną uwagę na jakość tworzonej infrastruktury pieszej i rowerowej nie tylko na samym osiedlu, ale także w jego sąsiedztwie na przebudowanych w związku z inwestycją ulicach.
- większe drogi dojazdowe. wszystkie drogi do skrzyżowania FAT są obecnie tragicznie zakorkowane w godzinach szczytu, co to będzie kiedy pojawi się tu nawet 2.3tys nowych aut (jeśli nie więcej)
- Zadbać o dużą ilość zieleni, drzewa i zieleni tłumiąca hałas, miejsca na integracje społeczne jak place zabaw, ścieżki spacerowe. Na pewno warto zrewidować gęstość, ze względu na korki.
- Posadzenie wielu drzew i krzewów, podziemne parkingi dla mieszkańców Waszych inwestycji, budynki, które będą pasowały do tych, które są w okolicy, neutralne barwy - naturalne materiały - drewno i kamień, osiedle nie powinno być ogrodzone
- Więcej dróg
- Zadbać o wykonanie inwestycji jak w punkcie pierwszym
- Supermarket na osiedlu, dużo parkingów dla samochodów, mała liczba mieszkań. Przychodnia np. Luxmed
- Oprócz zieleni też zielone fasady obiektów zielone dachy, strumyki oczka wodne, Parkingi, i miejsca postojowe



- Dużo zieleni, przestrzenie ogólnodostępne, siłownie, plac zabaw, park, skate park
- zaplanowanie dużego parku i placu zabaw a nie małego skweru, zagospodarowanie hal poprodukcyjnych z przeznaczeniem dla mieszkańców
- zapewnić dodatkowe miejsca parkingowe dla mieszkańców, dla odwiedzających i pozostałych, którzy mogliby skorzystać z pociągu
- Odpowiednia organizacja ruchu na Grabiszyńskiej
- Drogi
- Aby budynki były niskie i posiadały garaż podziemny oraz parking naziemny. Koniecznie tereny zielone oraz infrastruktura dla dzieci.
- Dodatkowe pasy jezdni, wyjazdy i skrzyżowania
- Budowa drogi dla rowerów od ulicy Krzemienieckiej do Grabiszyńskiej aby wpiąć w sieć a nie tworzyć połowiczn skrawki w polu. Przebudowa skrzyżowania z wysokich prędkości na rondo ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszo-rowerowego.
- O drogi, zieleni, cisze.
- Inwestor wykazuje się wadliwym postrzeganiem swoich powinności wobec mieszkańców i środowiska: (i) duży udział zieleni na dachach budynków zamiast na gruncie rodzimym, (ii) duży udział zieleni na stropodach podziemnych kondygnacji a więc w praktyce bez wysokich drzew (potrzebna obszerna ziemna przestrzeń na rozległe systemy korzeniowe), tj. gatunków drzew osiagających ponad 12 m, (iii) duża liczba miejsc postojowych dla samochodów - aż 2300. a jest to obszar sąsiadujący z już korkującymi się ulicami Grabiszyńską i Klecińską, (iv) zamiar uzyskania obsługi samochodowej terenu inwestycji z ulicy Grabiszyńskiej poprzez ulicę Twardą, co pogłębi problemy z przepustowością i płynnością ruchu na ulicy Grabiszyńskiej. Niejasny jest materiał inwestora



w części dotyczącej przedszkola - gdzie będzie, o jakiej pojemności, oraz czy jako w pełni publiczne (po wybudowaniu do przekazania gminie). Wątpliwości budzi: (i) intensywność zabudowy - wydaje się za duża w stosunku do utrwalonej od wielu dekad analogicznej zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie (tj. na południe od ulicy Aleksandra Ostrowskiego, na południe od ulicy Grabiszyńskiej), (ii) obecnie marginalnie wykorzystywany zjazd z drogi publicznej (obok przystanku autobusowego FAT) miałby się stać jednym z głównych dojazdów do konsultowanej inwestycji. Poza tym, w związku z nieczytelnością (rozmycie) objaśnień w części - "Legenda" i "Podstawowe parametry układu drogowego" (obok części tekstowej zatytułowanej "Komunikacja") - nie było możliwe prawidłowe zapoznanie się z tą częścią materiałów inwestora. Oraz ankieta ta została przygotowana w sposób nieprzyjazny, m.in. za małe okienka do wpisywania tekstu oraz brak możliwości łatwego i szybkiego zapisania na komputerze tego, co tutaj napisałem.

- O zapewnienie nowej szkoły i przedszkola, zadbanie aby nie tworzyły się korki na pobliskich drogach, zapewnienie dodatkowych sklepów i punktów usługowych.
- Duża ilość miejsc parkingowych. Minimum 2.2/lokal, budowa basenu/ siłowni, nasadzenia zieleni
- Czy w inwestycji planowane są lokale przeznaczone na większe sklepy, typu LIDL czy Biedronka, czy tylko małe na Żabki? Istniejące w okolicy sklepy już ledwo wystarczają mieszkańcom, a przybędzie dodatkowe 2500 osób.
- O wyremontowanie lokalnych dróg, które na pewno zostaną uszkodzone podczas pracy ciężkich sprzętów. Dodatkowo powinien zadbać o komfort lokalsów korzystających z np. ogródków działkowych w pobliżu. Natomiast - pozytywnym zaskoczeniem jest próba dialogu.



- Parking dla mieszkańców
- Planując cały kwartał praktycznie od zera można stworzyć wzorcową dzielnicą z dużą ilością zieleni, usług, miejsc spotkań - tak by mieszkańcy nie musieli rano wyjeżdżać, wieczorem wracać, lecz żeby na osiedlu mogły być zaspokajane wszystkie lub prawie wszystkie potrzeby. Jako mieszkanka pobliskiego osiedla, zależy mi aby w nowe miejsce było otwarte, abym mogła spacerować po nim z dziećmi.
- wieszke odstępy i zielen między blokami. Przecież tam żadne tych drzew na wizualizacji nie będzie posadzone...
- Jako mieszkaniec jestem zasmucony, że już na etapie konsultacji widać tak rażące problemy. Formularz jest na samym na końcu strony, pole na odpowiedzi jest minimalne, a pytania sugerują, że decyzja o inwestycji już zapadła. Nie ma możliwości odniesienia się do konkretnych elementów projektu, tylko ogólne. Wymuszenie podania e-maila odbiera anonimowość, a brak informacji o tym, jak nasze uwagi zostaną uwzględnione w raporcie, budzi wątpliwości co do rzeczywistych intencji. Cała strona czyta się jak opowieść inwestora o tym, jakie to będzie wspaniałe, a nie jak rzetelne zestawienie badań i danych o wpływie projektu na otoczenie. Taka forma "konsultacji" sprawia wrażenie pozorowanych działań mających jedynie spełnić formalny wymóg. Prawdziwe konsultacje wyglądają inaczej - dają mieszkańcom realną możliwość wpływu na projekt, a nie tylko pozór wystuchania. Nie wzbudzacie zaufania. Mam nadzieję, że moja opinia nie będzie wyrzucona do śmietnika jako nie na temat, bo owszem jest na temat, będziemy sprawdzać z innymi mieszkańcami czy znalazła się w raporcie.
- Inwestor, firma ROBYG, musi podejść do inwestycji na terenie dawnej Fabryki Automatów Tokarskich (FAT) z pełną odpowiedzialnością, by uniknąć



problemów typowych dla wielu nowych osiedli w Polsce, takich jak brak transparentności, opóźnienia w budowie czy niska jakość przestrzeni. Kluczowa jest jawność. Deweloper powinien uruchomić publiczną stronę internetową, na której mieszkańcy Grabiszyna–Grabiszynka i Wrocławia będą zgłaszać opinie, potrzeby i problemy związane z inwestycją. ROBYG musi na niej odpowiadać publicznie, umożliwiając komentowanie, by zbudować zaufanie. W innych projektach firmy, jak osiedle Jagodno, zdarzały się trudności z otwartą komunikacją i terminowością, co pokazuje, że taki standard powinien być normą w kraju, gdzie jakość budownictwa często pozostawia wiele do życzenia. Dodatkowo, nadzór niezależnych architektów nad projektem, z jawnymi opiniami i nazwiskami publikowanymi na tej stronie, zapewni kontrolę nad estetyką i funkcjonalnością, minimalizując ryzyko chaotycznej zabudowy. Budynki powinny mieć maksymalnie pięć kondygnacji i elewacje z czerwonej cegły, nawiązujące do hal FAT, by nie przytłaczały okolicy, jak wysoki blok koło stacji BP przy ul. Grabiszyńskiej. Osiedle musi być otwarte – bez płotów i bram na kody, które odcinają dostęp, jak w wielu „klatkowych” inwestycjach. Ścieżki pieszo-rowerowe powinny umożliwiać swobodne przejście, szczególnie z dworca PKP Grabiszyn. Ogólnodostępne parki na obrzeżach, a nie tylko w zamkniętych dziedzińcach, dadzą przestrzeń dla wszystkich, np. rowerzystów czy przechodniów. Zielone dachy muszą być realnie dostępne, jak publiczne parki, a nie tylko dekoracją, co wymaga jasnych planów ich użytkowania. Infrastruktura towarzysząca – szkoła podstawowa, boiska, lokale usługowe – musi powstać przed budynkami mieszkalnymi, by osiedle było od początku funkcjonalne. Szkoła i boiska potrzebują nasadzeń drzew i elementów dźwiękoszczelnych, by chronić uczniów przed hałasem z ul. Grabiszyńskiej i torów kolejowych. Usługi handlowe powinny wspierać lokalne biznesy –



piekarnie, warzywniaki, stragany dla rolników z przystępnymi cenami najmu – zamiast sieciowych Żabek czy paczkomatów, które generują bałagan i korki. Rewitalizacja hal FAT na przestrzenie kulturalne (koncerty, wystawy) i usługowe (restauracje, rzemiosło) powinna być priorytetem, z jawnymi cenami najmu lokali, by pokazać, że to nie „patodeweloperka”. Przy dworcu PKP Grabiszyn potrzebna jest zielona strefa z ławkami i drzewami dla pasażerów, a nie galeria handlowa zwiększająca ruch. Skala inwestycji – 1530 mieszkań – jest za duża dla Grabiszyna. Redukcja do 3–5 budynków zmniejszy presję na infrastrukturę. Inwestor powinien przeprowadzić i opublikować analizę wpływu 2300 miejsc parkingowych na korki i zanieczyszczenia w rejonie ul. Grabiszyńskiej i Klecińskiej, by uniknąć pogorszenia jakości życia. Jawny harmonogram etapów budowy, obejmujący szkołę, hale i zielen, oraz regularne raporty o wpływie inwestycji na środowisko (np. jakość powietrza, retencja wody) zapewnią kontrolę nad realizacją. Tylko takie podejście uchroni Grabiszyn przed chaosem urbanistycznym i sprawi, że inwestycja będzie realnym wkładem w rozwój okolicy.

- Zbudowanie tunelu pod skrzyżowaniem FAT bez tego cała część miasta zostanie skutecznie zablokowana
- Dostępnej przestrzeni niestety nie da się powiększyć, jest tu za ciasno na takie kolubryny..pisanie że będą tu nie wiadomo jakie zielone przestrzenie i miejsca spotkań to kpiny w żywe oczy. Zamiast kolejnych blokowisk dlaczego nie wykorzysta się tego terenu na jakieś cele sportowo rekreacyjne – basen, korty, lodowisko, których brak doskwiera coraz bardziej przy rosnącej liczbie mieszkańców.



- O zminimalizowanie skali projektu, o inwestycję w tereny zielone, parkingi, alternatywne trasy dojazdowe. W innym wypadku zafunduje Wrocławowi drugą Zwycięską w samym centrum miasta
- Niższa zabudowa, więcej terenów rekreacyjnych
- Inwestor powinien poszukać sobie innego miejsca i tyle. Mnie osobiscie niczym nie przekona. Mam nadzieje, ze uda sie zablokowac wasza inwestycje.
- Zadbać o zachowanie wyglądu okolicy, dodać miejsc parkingowych, i zieleni, miejsc "usługowych" i dostosować do trendów.
- Parkingi
- Powinien zadbać o wycofanie się z tej inwestycji, która przyniesie zysk jedynie deweloperowi, a nie okolicznym mieszkańcom.
- Zaplanowanie z miastem dobrej komunikacji
- Nie budować tam osiedla
- Inwestor powinien przede wszystkim ograniczyć skalę inwestycji – obecna forma jest nieakceptowalna. Należy zachować istniejącą zielen, stworzyć nowe tereny zielone, zapewnić odpowiednią infrastrukturę dla mieszkańców, gości i dostawców oraz zadbać o przestrzeń między budynkami. Bez tego osiedle stanie się betonowym gettem, a nie miejscem do życia.
- Przede wszystkim zmiana pracowni architektonicznej - Pracowania MACKOW to chyba najgorszy z wyborów - nic co wyszło z tej pracowni nie jest ładne. Modelowe osiedle Nowe Żerniki jest tylko modelowe z nazwy (wiem o czym pisze mam tam również mieszkanie). Bierzcie przykład z inwestycji TOSCOM. Druga jakże ważna sprawa, mniejsza ilość kondygnacji (max 7) - niestety przy skrzyżowaniu mamy już wysoki koszmarny budynek i prezentuje się to przytłaczająco.



- O dobry dojazd z kilku stron do posesji. W godzinach szczytu przejazd przez skrzyżowanie już jest utrudniony, jeśli dojdzie do tego kilkaset samochodów z nowego osiedla, to ta część Wrocławia po prostu stanie. Po drugiej stronie skrzyżowania jest jeszcze nie oddany ale już prawie ukończony duży budynek mieszkaniowo-usługowy. Jego oddanie i nowi lokatorzy już spowodują problem z dostaniem się do lekarza, szkoły czy przedszkola i dodatkowe auta powodujące korek. Ja mieszkam w bezpośrednim sąsiedztwie nowej inwestycji i hałas z ulicy już jest męczący.
- Zmniejszyć drastycznie ilość planowanych mieszkań
- O wycofanie się z pomysłu budowy wielkiego osiedla
- Ograniczyć wysokość zabudowy
- Nie dla inwestycji! Nie dla przeludnienia, korków! Tylko tereny rekreacyjne w tym miejscu!!!
- Najlepiej byłoby przeciągnąć estakadę Klecińską, aby bezpośrednio wpadała do ulicy Hallera (za Tarasami Grabiszyńskimi), a pod nią mieć skrzyżowanie z tramwajami i ruchem samochodowym.
- Nie budować tej inwestycji....
- Zmniejszyć inwestycję, osiedle na projekcie jest za duże i ciasno zabudowane, inne Wasze inwestycje nie są tak zbite i ciasno zabudowane, taka ilość mieszkań udusi tę dzielnicę,
- o inwestycje środków opisanych wyżej w usługi publiczne w okolicy
- Ta inwestycja nie powinna się odbyć, trzeba całe skrzyżowanie poszerzyć stworzyć nowe pasy ruchu wszystko sparaliżowane
- dwupasmowa krzemieniecka i ostrowskiego oraz dojazd z krzemienieckiej do awicenny
- Przebudowa ul. Grabiszyńskiej



- Nie tworzyć osiedli mieszkaniowych, tylko usługowe, nie zwiększać istotnie liczebności ludzi na tym terenie
- Przede wszystkim "odchudzić" inwestycję o połowę, zrezygnować z części projektowanych budynków i ustytuować je tak żeby sobie mieszkańcy do okien nie zaglądali a samo osiedle było "przewietrzane". Rezygnując z części budynków mieszkalnych pozostawić jednocześnie projektowane usługi (m.in. szkoła )
- O wybudowanie parku i dodatkowego pasa na ulicy Grabiszyńskiej, a także minimum 2,5 miejsca parkingowego na mieszkanie w obrębie inwestycji.
- Radykalnie zmniejszyć wysokość budynków, ograniczyć ilość nowych mieszkańców
- Niska zabudowa, prawdziwa zieleni a nie 5 drzew na pniu i ozdobne kamyczki. Koszmary architektury we Wrocławiu.
- Poszerzenie Grabiszybskiej
- - Znaczące zmniejszenie skali inwestycji - Niższa i rzadsza zabudowa osiedla - Kładki/przejścia podziemne w okolicy skrzyżowania - Więcej przychodni na NFZ w okolicy. Te prywatne są drogie i są dla wielu osób niedostępne. Prywatna służba zdrowia w praktyce unika pacjentów w tzw. podeszłym wieku. - Większa liczba łatwo dostępnych żłobków. - Większa liczba połączeń MPK, szczególnie w stronę Szczepina. Uważam, że deweloper mógłby się dołożyć do taboru MPK w jakimś stopniu i do innych elementów szeroko rozumianej infrastruktury publicznej, gdyż osiągnie on zapewne ogromne zyski ze sprzedaży (to super lokalizacja) i być może częściowego wynajmu mieszkań (jak ma to miejsce w Porcie Popowice - te "najfajniejsze" mieszkania są/będą na wynajem). Problemy, które później powstaną przez to osiedle będą już spoczywać na budżecie miasta, któremu wydatków nie brakuje. Ważne jest by o tym pamiętać. - o poszanowanie klimatu osiedla i historii miejsca w którym



planowana jest inwestycja - o miejsce na nowe (tanie) supermarkety spożywcze - o alternatywy dla ruchu samochodowego (większa liczba parkingów tu nie pomoże, w miastach zawsze będzie brakować miejsc postojowych - jest to taka urbanistyczna prawidłowość) - o park w bezpośredniej okolicy, prawdziwą zielenią. - Kieszonkowe lasy Miyawaki - najlepiej kilka.

- Inwestor powinien zadbać o to aby się jak najszybciej wycofać z planowanej inwestycji i znaleźć inne miejsce na nią.
  - Poprawienie przepustowości dróg w okolicy, ale to przecież nierealne...
  - Zmienić biuro projektowe na takie, które ma udokumentowane doświadczenie w zrównoważonym, etycznym i zielonym budownictwie, a nie na byle jakie.
- Stworzyć przestrzeń, która na całym świecie cieszy się szacunkiem i jest lokalną dumą, a u nas jest stopniowo likwidowana — otwartą (ewentualnie za symboliczną opłatą) halę dla lokalnych rolników, rzemieślników i sprzedawców lokalnej żywności. Zapewnić miejsce spotkań dla mieszkańców — na wzór osiedli Bauhausu — które można rezerwować na uroczystości rodzinne, warsztaty lub spotkania lokalne. Udostępnić zadaszoną przestrzeń do rekreacji i rozrywki, nie tylko dla dzieci i młodzieży, ale również dla dorosłych.
- Wykorzystać piękne hale do stworzenia ogrodu zimowego, miejsc do gry w szachy, ławek i niewielkich ekspozycji artystycznych. Zamiast kolejnych parkingów, potrzebne są miejsca integracji i kultury. Przestać opowiadać, że tylko mikro skrawki zieleni mają sens. Potrzebna jest duża, porządna przestrzeń zielona dostępna dla wszystkich, na przykład wokół oczka wodnego.
- Zachować i przystosować hale przemysłowe do funkcji związanych z miejscem pracy i przemysłem, aby utrzymać ich pierwotną wartość i charakter.
- Na terenie planowanym do wyburzenia, na końcu inwestycji, zostawić betonowe konstrukcje i przekształcić je w zielone, porośnięte bluszczem oranżerie i miejsca



odpoczynku dostępne dla wszystkich mieszkańców Wrocławia. Zmniejszyć liczbę mieszkań o połowę, zwiększyć ich powierzchnię, utrzymać liczbę miejsc parkingowych na poziomie około 1,5 miejsca na mieszkanie (w podziemnych parkingach) oraz kilka dodatkowych dla dostaw i gości. Zaprojektować alternatywny wjazd na osiedle, ponieważ obecny generuje niemożliwe do przyjęcia korki. Wreszcie — zrobić chociaż jeden porządny projekt, który będzie wyjątkiem na rynku deweloperskim. Mimo że firma jest notowana na giełdzie i dąży do maksymalizacji zysków, jeden przemyślany, zrównoważony projekt nie zrujnuje jej finansów, a przywróci społeczne zaufanie. I najważniejsze — inwestor MUSI zobowiązać się do realizacji powyższych inwestycji dodatkowych przed rozpoczęciem budowy mieszkań. To jest jedyna gwarancja, że inwestycja nie przyniesie więcej szkody niż pożytku.

- Nie budować osiedla.
- Myślę że inwestor wraz zarządem oraz projektant z całym zespołem projektowym powinni kupić tam mieszkania po cenie rynkowej i mieszkać tam minimum 15 lat. Wnoszę by w tym czasie relacjonowali jakim czystym powietrzem oddychają, jak wyjeżdżają z domu gdy nie ma korków (bo każdy przesiada się na pociąg (choć to nie etap kiedy inwestor myśli o infrastrukturze pociągu jako środka transportu) i rower. Proszę by pokazywali swoje weekendy spędzane na skrawkach zieleni, gdzie starczy jakaś tam ławka by zatrzymać ludzi na osiedlu.
- Absolutnie ten rejon nie może przyjąć 5000 mieszkańców, taka inwestycja to skandal, nie ma zaplanowanych terenów zielonych, sensownie rozwiązanego dojazdu.
- Przemyślenie i przeprojektowanie całego systemu dojazdów do osiedla, najlepiej we współpracy z miastem, tak żeby ogarnąć wpływ setek nowych aut



na skrzyżowania do powiedzmy 2 km od osiedla, a nie tylko na "najbliższych podwórkach".

- Wynieść się z tamtąd. A tak naprawdę kłamać gdzie indziej. Bo te rysunekczkito bzdura. Tania deweloperka. Małe 4 kondygnacyjna zabudowa, dobre drogi i dużo zieleni.
- Najpierw zadbać o dobrą infrastrukturę drogową
- Nie budować w tym miejscu mieszkań
- O nowe drogi dojazdowe
- O utrzymanie wiodącej roli przemysłowej tego terenu.
- Mniejsza ilość aut, więcej zieleni
- Wybudować placówki edukacyjne dla dzieci, wytyczyć nowe drogi dojazdowe, dogadać się z mpk o rozszerzenie siatki połączeń na nowe drogi
- O zmniejszenie ilości mieszkań i zadbanie o większą ilość potrzebnej infrastruktury
- Nie ma takiej rzeczy. Inwestor nie zapewni poszerzenia ulic, zlikwidowania bus pasów i braku korków. Nie wspominając o braku miejsc do parkowania...
- Powinien przestać wciskać wysokie bloki na każdym centymetrze naszego osiedla, bez jakiegokolwiek zabezpieczenia komfortu mieszkańców - parkingi, sklepy, szkoły, ZIELEŃ
- Budowę estakady w relacji Klecinska Hallera nad skrzyżowaniem.
- odpuścić
- Zrezygnować z budowy !
- Dodatkowe, publiczne parkingi
- Wybudować drogi z dojazdem z innej strony a nie bezpośrednio do dużego skrzyżowania które jest codziennie zakorkowane



- Infrastruktura (drogi dojazdowe) bardzo rozbudowane co jest dla dew. nieopłacalne
- Miejsca parkingowe zarówno dla mieszkańców jak i ich gości oraz klientów lokali usługowych
- Zmniejszenie ilości mieszkań, większe zadrzewienie
- Zdecydowanie zmniejszyć rozmach. Bogacenie się deweloperów jest w interesie deweloperów, a nie mieszkańców, którzy będą ponosić konsekwencje tego fatalnego pomysłu.
- Zaprzestać realizacji inwestycji opisanej na tej stronie!
- Przebudowa skrzyżowania FAT na bezkolizyjne, by upłynnić ruch w okolicy
- Przede wszystkim, nowa inwestycja nie powinna zakładać tak dużej ilości nowych mieszkań i co za tym idzie zwiększenia liczby mieszkańców i samochodów.
- Ograniczenie liczby nowych mieszkancow.
- Inwestor powinien wycofać się z tej inwestycji.
- kameralna inwestycja, realna analiza wpływu inwestycji na jakość życia, przestrzeni, spokoju, oddechu, wyciszenia po pracy, dostępu do takich serwisów w inwestycji, które REALNIE wpłyną na wzrost jakości życia, a nie wzrost portfela inwestora!!! Wellness I CZŁOWIEK W CENTRUM UWAGI. WAKE UP people!
- Drzewa, kwiaty, duży plac zabaw, boiska sportowe i ping pong dla młodzieży, nie tylko na terenie szkoły
- organizacja ruchu, coś co nie spowoduje zwiększenia korków i niewydolności tramwaju w godzinach porannych i popołudniowych, obecnie wsiadając na pobliskich przystankach jest jeszcze okej rano ale Pereca ma skupisko ludzi również i tam ludzie będą mieli problem z wejściem w całości do tramwaju



i wszystko co wyżej, a tu klasycznie fokus na wcisnąć tyle klatek ile się da niech się cisną polaczki i złudne poczucie, że coś im dajecie

- Zmniejszyć liczbę mieszkań, zdecydowanie
- Dzień dobry, sprzeciwiam się formie planowanej zabudowy fragmentu terenu po FAT. Uważam, że inwestycja ta zakłóci normalne funkcjonowanie tej części miasta. Budowa tak wielu mieszkań na tej przestrzeni jest całkowicie sprzeczna ze spokojnym charakterem dzielnicy. Dodatkowo wskazuję, że dostępne wizualizacje wskazują na to, że realizacja nie ma nic wspólnego z zachowaniem równowagi pomiędzy funkcjami tego terenu, jakimi powinny być m.in. możliwość korzystania przez mieszkańców z infrastruktury sklepowej, dostępu do zieleni miejskiej, szkół, przedszkoli itp. Jediną funkcją tego miejsca jest funkcja mieszkalna- tj. "wtłoczenie" w spokojną dzielnicę tysięcy mieszkań, bez zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza.
- Powinien znacząco zredukować liczbę mieszkań zwiększając ich średni metraż co zmniejszy liczebność nowych mieszkańców
- O prawidłowe przeorganizowanie zjazdów i skrzyżowań wzdłuż ulicy Grabiszyńskiej (od placu srebrnego do fatu), o odpowiedni przydział lokali usługowych (naprawdę nie potrzebujemy w okolicy dwudziestego barbera, trzydziestego fryzjera, ósmej kwaciarni i dziesiątego sklepu z oknami, który jest częściej zamknięty niż otwarty)
- Mniej mieszkań więcej zieleni, szkoła, sklepy, przedszkole,
- Nie budować go
- O wycofanie się z inwestycji
- Zainwestować na innym terenie niż tutaj. Ewentualnie zmniejszyć liczbę planowanych bloków o trzy czwarte
- Zrezygnować



- Zrobić we współpracy z miastem tanie mieszkania komunalne. Jeśli mieszkania na sprzedaż utrzymać je w stylistyce hal, zrobić z czerwonej cegły, maksymalnie 3 piętra. Clay teraz zrobić otwarty, minimum 50% tereny zielone i ogólnodostępne takie jak zadaszona przestrzeń do spędzania czasu, zielone pergole, targ warzywny, pracownie artystyczne. Oczywiście też szkołę i liceum – w osobnych budynkach.
- Nie budować
- Rozbudować Grabiszyńska i przebudować skrzyżowanie FAT dodając Iżę ślimaki, zjazdy, tak by upłynnić ruch
- Zmniejszenie intensywności zabudowy.
- Zmniejszyć intensywność zabudowy
- Najlepiej zrezygnowanie z tej inwestycji.
- O zmniejszenie intensywności zabudowy i Zagospodarowanie CAŁEJ działki łącznie z FUNKCJAMI SPOŁECZNYMI na terenie dawnej hali fabrycznej. NIE budować wyłącznie budynków mieszkalnych objętych I. etapem.
- O uwzględnienie w swoich planach powyższych
- Przy planowaniu inwestycji powinien być uwzględniony lewoskręt ze zjazdu nr 2 na rondo przy ul. Petuniowej, zmniejszy to ewentualne negatywne konsekwencje dla projektowanego osiedla zmniejszy natężenie ruchu w obrębie planowanej inwestycji
- Przed inwestycją zaplanować bezpieczne i rozsądne rozwiązania komunikacyjne
- przy planowaniu inwestycji powinien być uwzględniony lewoskręt ze zjazdu nr 2 na rondo przy ul. Petuniowej, zmniejszy to ewentualne negatywne konsekwencje dla projektowanego osiedla / zmniejszy natężenie ruchu w obrębie planowanej inwestycji



- przy planowaniu inwestycji powinien być uwzględniony lewoskręt ze zjazdu nr 2 na rondo przy ul. Petuniowej, zmniejszy to ewentualne negatywne konsekwencje dla projektowanego osiedla zmniejszy natężenie ruchu w obrębie planowanej inwestycji
- O znacznie niższe budynki, nieruszanie zabytkowych hal, o infrastrukturę sklepową, zieloną ogólnodostępną, węzeł komunikacyjny (korki)
- Powinien uwzględnić lewoskręt ze zjazdu nr 2 na rondo przy ul. Petuniową, co zmniejszy ruch
- Zaplanować ścieżki rowerowe oraz zjazd z ulicy Klecińskiej na nowo budowane rondo
- Inwestor powinien zaplanować możliwość skrętu w lewo z drugiego zjazdu na rondzie przy Petuniowej – zmniejszy to obciążenie ruchem w okolicy inwestycji i ograniczy jej negatywny wpływ na otoczenie.
- Zmniejszyć liczbę mieszkań i zwiększyć liczbę terenów zielonych, parkingowych dla przyszłych mieszkańców, tak aby nie przynosiły problemów mieszkańcom całej dzielnicy, przyległych ulic. Zapychanie ulic samochodami parkującymi, wzmożony ruch to realne zagrożenie dzielnicy i ościennych ulic
- Infrastruktura społeczna: szkoła, przedszkole, usługi medyczne, lokale gastronomiczne i usługowe w parterach budynków. Dostępność i mobilność: Rozszerzenie dostępności dojścia z przystanku FAT do stacji Wrocław Grabiszyn. Poprawa infrastruktury P&R i pod wiaduktem (chodniki, oświetlenie, droga rowerowa, monitoring). Umożliwienie wyjazdu z inwestycji na ul. Grabiszyńską i sensownego włączenia się w ul. Hallera. Transport i ruch: Budowa więcej niż jednej drogi wlotowej na osiedle. Drogi rowerowe o wysokim standardzie i logicznie wpięte w sieć miejską. Strefa płatnego parkowania i podziemne parkingi, by nie zniszczyć przestrzeni naziemnej. Zabezpieczenie chodników



przed nielegalnym parkowaniem. Zielen i przestrzeń publiczna: Przynajmniej jeden większy park osiedlowy, małe place lokalne i przestrzenie społeczne między budynkami. Zaprojektowanie przestrzeni nie tylko „pod sprzedaż”, ale także dla wspólnego życia.

- zmniejszyć liczbę mieszkańców
- Zadbać o conajmniej 3 niezależne drogi wjazdowe na Osiedle
- Otworzenie dla mieszkańców osiedla zielonych dachów. Przeznaczenie strefy loftowej w dużą otwartą przestrzeń typu foodcourt bez zbędnego dzielenia go na pojedyncze lokale usługowe
- Zmniejszenie gęstości zabudowy, zmniejszenie intensywności zabudowy, . Przygotowanie infrastruktury adekwatnie do skali inwestycji SFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW INWESTORA, tj. infrastruktura drogowa, komunikacja publiczna, miejsca parkingowe naziemne, placówki medyczne, żłobki, place zabaw i tereny zielone
- Żeby to była porządna architektura, ale brzydkie bloki. O to, żeby zabudowa nie była tak gęsta i bloki nie za wysokie oraz o drogi, parkingi i całą infrastrukturę, jak szkoła, przychodnia, parkingi, place zabaw, park.
- O zielen i ingerencje w przepustowość fatu
- Zeroemisyjność całej inwestycji!
- przy planowaniu inwestycji powinien być uwzględniony lewoskręt ze zjazdu nr 2 na rondo przy ul. Petuniowej, zmniejszy to ewentualne negatywne konsekwencje dla projektowanego osiedla zmniejszy natężenie ruchu w obrębie planowanej inwestycji
- Nie wiem
- - Znaczące zmniejszenie skali inwestycji - Niższa i rzadsza zabudowa osiedla - Kładki/przejścia podziemne w okolicy skrzyżowania - Więcej przychodni na NFZ



w okolicy. Te prywatne są drogie i są dla wielu osób niedostępne. Prywatna służba zdrowia w praktyce unika pacjentów w tzw. podeszłym wieku. - Większa liczba łatwo dostępnych żłobków. - Większa liczba połączeń MPK, szczególnie w stronę Szczepina. Uważam, że deweloper mógłby się dołożyć do taboru MPK w jakimś stopniu i do innych elementów szeroko rozumianej infrastruktury publicznej, gdyż osiągnie on zapewne ogromne zyski ze sprzedaży (to super lokalizacja) i być może częściowego wynajmu mieszkań (jak ma to miejsce w Porcie Popowice - te "najfajniejsze" mieszkania są/będą na wynajem). Problemy, które później powstaną przez to osiedle będą już spoczywać na budżecie miasta, któremu wydatków nie brakuje. Ważne jest by o tym pamiętać. - o poszanowanie klimatu osiedla i historii miejsca w którym planowana jest inwestycja - o miejsce na nowe (tanie) supermarkety spożywcze - o alternatywy dla ruchu samochodowego (większa liczba parkingów tu nie pomoże, w miastach zawsze będzie brakować miejsc postojowych - jest to taka urbanistyczna prawidłowość) - o park w bezpośredniej okolicy, prawdziwą zieleni. - Kieszonkowe lasy Miyawki, najlepiej kilka.

- Powinien zredukować liczbę budynków mieszkalnych w nowej inwestycji! Skupić się na zapewnieniu przestrzeni użyteczności publicznej, miejsca w którym mogłyby otworzyć się firmy, miejsca poświęconemu rozrywce. Powinien również lobbować za poprawą jakości komunikacji miejskiej na FAT.
- Nie budować tam osiedla przed gruntownymi inwestycjami drogowymi, które poprawia skrzyżowanie na Facie.
- Zmniejszenie intensywności zabudowy, zwiększenie odległości między budynkami, pewność co do inwestycji o charakterze społeczno-kulturalnym w historycznej hali produkcyjnej, wprowadzenie większej ilości wysokiej zieleni.



- Po pierwsze nie budować aż tak ogromnego osiedla jakie jest planowane.  
Po drugie zadbać o zaplanowane dróg dojazdowych, terenów zielonych, punktów usługowych przed powstaniem osiedla a nie po. Ogólnie rzecz biorąc jestem przeciwko powstaniu osiedla w takim kształcie, w jakim jest planowane. Dodatkowo, planowane osiedle wygląda na chaotyczne i mało estetycznie, w niczym nie nawiązuje do historii tej części miasta ani do zakładu, który tam istniał.
- Myślę, że inwestor powinien zmienić plany i zaprojektować mniejsze osiedle. Tylko, że w Polsce liczy się zysk, a nie oczekiwania mieszkańców.
- Inwestor powinien doprowadzić do zmiany koncepcji obecnego osiedla na rzecz niższej zabudowy, obiektów dużych zielonych, infrastruktury kulturalno-rekreacyjnej. Powinien zadbać, aby, wzorem skandynawskich rozwiązań, ponad 40% zysków ze zmiany statusu gruntów przeznaczyć na harmonijną infrastrukturę dla mieszkańców w postaci - kompleksu sportowego z publicznym basenem; przygotowania terenu pod park (nie skwerek), infrastrukturę handlową z dobrym połączeniem dla dostawców, przeznaczenie terenu pod bazar miejski. Najlepszym jednak pomysłem byłaby rezygnacja z inwestycji w tym kształcie.
- - o zieleni (DUŻO ZIELENI), żeby jedyna opcja nie był park grabiszynski  
- o miejsca w żłobkach przedszkolach i szkołach, jedna szkoła to za mało, przy takiej skali osiedla - o infrastrukturę drogową wokół osiedla - o otwartą przestrzeń zamiast zamykanych szlabanów - o usługi
- Inwestor powinien zadbać o realne wzmocnienie lokalnej infrastruktury – w szczególności przewidzieć miejsca w żłobkach, przedszkolach i szkołach podstawowych oraz włączyć się w ich rozbudowę. Konieczne jest również uwzględnienie przestrzeni pod ogólnodostępne usługi – małe sklepy, punkty



gastronomiczne, usługi codzienne – tak, aby osiedle nie było wyłącznie sypialnią. Inwestycja powinna być otwarta na otoczenie, z przestrzenią publiczną dostępną dla wszystkich, nie zamknięta. Ważne jest także aktywne odciążenie Parku Grabiszyńskiego poprzez tworzenie nowych, mniejszych terenów zieleni, skwerów i miejsc rekreacji w bezpośrednim sąsiedztwie osiedla. Należy również przeanalizować wpływ inwestycji na układ drogowy i ruch samochodowy, proponując realne rozwiązania ograniczające korki i promujące transport pieszy oraz rowerowy.

- Powinien poczekać na plan zagospodarowania przestrzennego. Po odbyciu szerokiej debaty, oszacowaniu skali zabudowy na terenach przemysłowych po hutnictwie. Całość tego założenia (FAT + Hutmen) musi samo z siebie oferować wiele funkcji społecznych - zieleni, sklepy, usługi, przychodnia, szkoła, przedszkole, bo istniejąca infrastruktura osiedla jest zaprojektowana na inną skalę/ilość mieszkańców. To osiedle nie może "wisieć" tylko na tym, co już jest. Warto to budować z otwartością na transport publiczny - tramwaj, pociąg, rower. Nie może być tak, że osiedle jest przy Grabiszyńskiej, ale nie da się dojść do tramwaju "najkrótszą drogą", bo stoją budynki "podkówki", które trzeba szeroko omijać. Nie trzeba daleko szukać. Wystarczy zobaczyć jak planowane były osiedla w PRL.
- Przejście nadziemne przez skrzyżowanie. Korki są codziennie.
- Powinien zadbać o poszanowanie terenu, zrezygnować z max zysków na poczet dobrego planowania miasta. w tej chwili chodzi o to tylko, żeby upchać max mieszkań na min terenu. Cofnęliśmy się w rozwoju miast o jakieś 100 lat. Inwestor powinien zadbać, by jego kasa nie była najważniejsza, zysk przyniesie mu ludzka inwestycja. Wówczas nie będzie musiał ściemniać, że taki jest dobry, bo będzie widać, że jest dobry. Na razie tylko nas okłamują na spotkaniach



konsultacyjnych. Gdzie pan projektant bez żenady powiedział, że wizualizacje są na granicy marketingu. Nie są, są oszustwem poza granicą marketingu.

Końcowo- inwestor powinien zadbać o prawdę i rzetelne informacje co do swojej przyszłej inwestycji. Mówienie, że powstanie szkoła podstawowa na stronie a potem na spotkaniu, że to klasy 1-3... to kłamstwo.

- Powinien zadbać o kompleksowe rozwiązania urbanistyczne i zbudować osiedle samowystarczalne. Wynajęta pracownia projektowa powinna proponować dobre rozwiązania i nie traktować mieszkańców jak osoby głupie, które nie widzą co jest proponowane. Proszę wpisać do raportu- sprzeciw patodeveloperce. Deweloper powinien zadbać o wstrzymanie się z realizacją do momentu powstania Planu Ogólnego dla całości terenu.
- Skrzyżowanie FAT powinno zostać przebudowane na bezkolizyjne.
- Wspólnie z miastem rozważyć optymalizację i inwestycje w w. W obszary
- ogólnie dostępny parking naziemny, lub wielopoziomowy. Zaprześcić działań dorzecznych do ZZZ( zburzyć, zabudować, zapomnieć) a resztą niech się martwią inni.
- więcej przestrzeli na dzielnicy
- Zmniejszyć ilość planowanych mieszkań. Max 500 nowych mieszkańców  
Osiedle powinno być kameralne, a nie jak ten nowy budynek po drugiej stronie skrzyżowania
- Ograniczyć gęstość zabudowy
- Powinien obowiązek rozbudowy dróg dojazdowych i w ogóle nie powinien mieć prawa zabudowy!
- Zmniejszyć liczbę mieszkań/lokali usługowych na rzecz zieleni, terenów rekreacyjnych, placów zieleni - dostępnych dla wszystkich, nie tylko mieszkańców osiedla



- Inwestor powinien zadbać o dobrostan wszystkich mieszkańców Wrocławia korzystając z otaczających dróg dojazdowych wokół aby nie pogarszać obecnych warunków a je polepszyć
- Lekka, przewiewna, smukła, kaskadowa zabudowa, która ukryje konieczność stawiana wysokich budynków - najwyższa zabudowa dalej od placu pozostawiając go otwartym na słońce i "ludzi". Możliwie szerokie zielone aleje i jakieś nawiązanie do przeszłości tego miejsca może wielki napis FAT z dachu wieżowca ściągnięty na planowane rondo :)
- Zmniejszyć liczbę planowanych mieszkań, wybudować boiska dla młodzieży, nie mówić o zieleni gdy ma na myśli niskie krzewy i łąki kwietne przy betonowym skrzyżowaniu.
- Budynki do 4 pięter, mniejsze ich zagęszczenie, rozbudowa dróg dojazdowych z centrum oraz t Wrocławia
- O budowę placówek publicznych, dojazd i wyjazd z osiedla i tereny zielone
- Skonsultować z miastem oraz podjąć działania, które mogą poprawić przepustowość skrzyżowania Grabiszyńska/Klecińska. Rozważyć możliwości dodatkowych objazdów czy wygospodarowanie miejsca na rozbudowę skrzyżowania wielopoziomowego w przyszłości. Odsunięcie zabudowy od skrzyżowania i poszerzenie pasa zieleni poprawi komfort życia mieszkańców.
- Zmniejszyć wysokość budynków do 4-5 pięter, zaprojektować park centralny
- Więcej PRZEMYSŁANEJ, wysokiej zieleni, ogród deszczowy, ciągi rowerowe wraz z zadaszonymi miejscami parkingowymi dla rowerów
- Nie wiem
- Nie budować w ogóle.
- Budowa infrastruktury drogowej oraz obiektów typu złopek



- Przebudowa krzyżowania na Facie aby przynajmniej jeden potok ruchu był bezkolizyjny. Przykładowo Hallera-Klecińska
- Mniej mieszkań, niższe budynki, zmniejszenie gęstości zabudowy, zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej z naciskiem na zieleni wysoką, usługi publiczne: szkoły na każdym poziomie, placówki medyczne itp.
- Postawienie w tym miejscu jakiegokolwiek nowego osiedla będzie wiązało się z pogorszeniem jakości życia obecnych mieszkańców i mieszkank - nie ma na to naszej zgody. Inwestor powinien wymyślić inną koncepcję, bo pomysł kolejnych bloków w tym miejscu jest absurdalny i nie do przyjęcia przez lokalną społeczność.
- Nie budować wielkiej inwestycji w tym miejscu
- O jak najmniej wyburzeń i o zachowanie zieleni i struktury miejsca
- Ograniczyć liczbę mieszkań na korzyść terenów zielonych, boisk i placow zabaw
- Rozbudować ul Grabiszynska, zapewnić alternatywna droge dla tego osiedla
- o to, żeby nie wprowadzać nam tutaj kolejnej mieszkaniówki albo pseudomieszkaniówki w postaci apartamentów pod wynajem.
- Inwestor powinien zapewnić nową szkołę i przedszkole, rozbudować układ drogowy i parkingi, zadbać o zieleni i retencję wody, zachować elementy dziedzictwa i uwzględnić potrzeby społeczności lokalnej w projektowaniu przestrzeni usługowej i wspólnej.
- Zmniejszyć gęstość i wysokość zabudowy, więcej powierzchni biologicznie czynnej szczególnie zieleni wysokiej, zapewnić przemyślaną infrastrukturę komunikacyjną, która odciąży obecny system komunikacyjny, wybudować placówki edukacyjne: żłobki, przedszkola, szkołę podstawową, placówkę POZ itp.
- Więcej zieleni, niższe budynki.



- więcej drzew mniej gęstych zabudowań, dużo parkingów, stęf z dużymi drzewami, szkoła, przychodnia, basen, odległości między blokami,
- J.w.
- O dużo parkingów. O przestrzeń wokół żeby było zielono żeby były parkingi. Nie chcemy tutaj drugiego Jagodna!!! Żeby zachować spójność bloki poniżej 7 pięter! Zielone tarasy. Pełna infrastruktura wokół. Dodatkowe dojazdy.
- Rozmawiać z ludźmi jak on chce przekształcić halę na parking non sens pracowałem tam i wiem co tam było produkowane a i ile olejów poszło do gleby :)
- Zaprześcić procedury Lex Deweloper do czasu uchwalenia MPZP dla tego terenu.
- Transparentność i dialog społeczny – stworzenie publicznej strony internetowej z opiniami mieszkańców, komentarzami i odpowiedziami inwestora. Niezależni architekci powinni nadzorować projekt i publikować swoje opinie online.  
Infrastruktura społeczna przed mieszkaniami – budowa szkoły, boisk i usług w pierwszej kolejności, z nasadzeniami drzew i ochroną przed hałasem. Skalę dopasowaną do dzielnicy – maksymalnie 5-piętrowa zabudowa z czerwonej cegły, nawiązująca do hal FAT, zamiast wysokich bloków. Otwarte i dostępne osiedle – bez ogrodzeń, z wygodnymi ciągami pieszo-rowerowymi, szczególnie w rejonie dworca PKP. Zieleń dostępna publicznie – parki na obrzeżach osiedla oraz zielone dachy, które będą miały realną funkcję rekreacyjną. Redukcję skali inwestycji – ograniczenie do 3–5 budynków i przeprowadzenie analizy wpływu 2300 miejsc parkingowych na ruch i jakość powietrza. Wsparcie lokalnej gospodarki – preferowanie piekarni, warzywniaków i targów rolniczych, zamiast kolejnych Żabek i paczkomatów. Rewitalizację hal FAT jako priorytet – z przeznaczeniem na kulturę i usługi oraz jawnymi zasadami najmu. Zieloną



przestrzeń przy dworcu PKP – zamiast galerii handlowej, powinna powstać ogólnodostępna strefa wypoczynku. Pełną jawność procesu – harmonogram budowy i regularne raporty środowiskowe (dot. powietrza, retencji wody, hałasu) powinny być publicznie dostępne.

- Wstrzymać się z inwestycją i betonowaniem już wystarczająco zabudowanej okolicy. 3 x nie dla tak ogromnego osiedle w tej części miasta.
- Zmniejszyć ilość mieszkań poprzez obniżenie budynków, żeby bardziej wpisywały się w okoliczne standardy, mniej nowych ludzi / mieszkańców oznacza przyjemniejszy wspólny byt
- Zmniejszyć intensywność zabudowy. Obecny projekt wygląda jak przeładowany budynkami, taka ilość nowych mieszkańców na tak małej powierzchni obciążą całą dzielnicę, pod kątem komunikacji przede wszystkim
- Zbudować je za 20 lat jak infrastruktura będzie na to gotowa, na razie wykorzystać hale do zabiegów artystycznych i rozwijać tereny zielone i rekreacyjne. Stop betonozie fundowanej nam przez uśmiechniętą, fajnistyczną deweloperię bolszewicką z centralą nie wiadomo gdzie
- Lokale gastronomiczne i usługowe
- Zapewnienie dodatkowych dróg dojazdowych, alternatywnych dróg dojazdowych, wyjazdowych.
- wybudować obwodnice osiedla z dojazdem/wyjazdem do Klecińskiej i Grabiszyńskiej poza rejonem skrzyżowania / estakad
- Inwestor powinien zachować postindustrialny charakter miasta, zadbać o budowę części wspólnych i rekreacyjnych, zamiast optymalizować wszystko pod liczbę metrów kwadratowych. Dodatkowo inwestor powinien uwzględnić liczbę nowych mieszkańców tej części miasta i zadbać o dostosowanie infrastruktury, aby nie doszło do blokady tej części miasta. Jeżeli takie



dostosowania nie są możliwe to inwestor powinien zmienić charakter inwestycji tak, aby nie powodował on destabilizacji demograficznej sytuacji w dzielnicy Fabryczna.

- Aby zminimalizować potencjalne negatywne skutki inwestycji dla osiedla Grabiszyn–Grabiszyniek, inwestor powinien zadbać o kilka kluczowych elementów: Pełnowymiarowa szkoła podstawowa do 8 klasy – zapewnienie placówki edukacyjnej w ramach inwestycji jest niezbędne, by sprostać potrzebom przyszłych mieszkańców i nie przeciążać okolicznych szkół. Zaprojektowanie dużego, ogólnodostępnego skweru – przestrzeń ta powinna sprzyjać integracji mieszkańców, rekreacji i odpoczynkowi. Skwer może pełnić funkcję lokalnego centrum życia sąsiedzkiego. Powstanie małego marketu spożywczego (np. Netto) – lokalny sklep o odpowiednim formacie znacząco ułatwi codzienne zakupy, szczególnie w przypadku rodzin i osób starszych. Zachowanie i dosadzenie dużej liczby drzew oraz terenów zielonych – zieleni musi być integralnym elementem planu zagospodarowania, aby utrzymać parkowy charakter osiedla i przeciwdziałać przegrzewaniu terenu. Lokale usługowe na parterach, w tym przychodnia zdrowia – dostęp do podstawowych usług medycznych i codziennych ułatwia funkcjonowanie mieszkańców i ogranicza konieczność dalszych dojazdów. Oddanie jednego z lokali usługowych na potrzeby społeczności lokalnej (osiedla Grabiszyn–Grabiszyniek) – mogłoby to być miejsce spotkań, punkt informacji sąsiedzkiej, klub seniora lub przestrzeń dla inicjatyw oddolnych, które wzmocnią więzi społeczne.



## Załącznik 5:

# Uchwała Rady Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek wraz z odpowiedzią

### Treść uchwały

UCHWAŁA Nr XL/171/25 Rady Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek  
z dnia 11 marca 2025 r. w sprawie opinii o koncepcji urbanistyczno-architektonicznej  
na terenie dawnej FAT

Na podstawie § 6 ust. 1 Statutu Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek (załącznik do uchwały  
nr XIII/040/03 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2003 r. w sprawie  
nadania Statutu Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek) (Dz. Urz. Woj. Dol. Z 2017, poz. 2152  
i 1471, z 2018 r. poz. 4613, z 2020 r. poz. 6534 oraz z 2021 r. poz. 2788), Rada  
Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek, uchwala, co następuje:

§1 Opiniuje się negatywnie koncepcję urbanistyczno-architektoniczną inwestycji  
mieszkaniowej na terenie dawnych zakładów przemysłowych FAT we Wrocławiu.  
Planowane osiedle na około 5000 mieszkańców docelowo na około 20000 stanowi  
rażące zaburzenie harmonijnego i proporcjonalnego rozwoju osiedla  
Grabiszyn-Grabiszyniek zamieszkiwanego obecnie przez około 13000 mieszkańców. W  
omawianym I etapie realizacji przewidziano ulokowanie ponad 1/3 ilości obecnych  
mieszkańców na powierzchni terenu odpowiadającego 0,012% całkowitej powierzchni  
osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek, około 2% w stosunku do powierzchni zabudowanej.  
§2 Zwraca się uwagę, że wszelkie dostępy do szeroko pojętej infrastruktury są  
przewidywane jako dostęp do już istniejących na osiedlu Grabiszyn-Grabiszyniek; w



tym komunikacji, placówek publicznych, zieleni (park), zaś nowo planowane osiedle nie generuje żadnych benefitów infrastrukturalnych dla obecnych mieszkańców osiedla, nie odpowiada również na potrzeby mieszkańców planowanej realizacji.

§3 Opiniuje się negatywnie propozycję zabudowy będącej nieproporcjonalną w stosunku do istniejącej tkanki osiedla Grabiszyn-Grabiszynek, którego dominująca część znajduje się pod ochroną konserwatorską (historyczny układ urbanistyczny osiedla Grabiszynek wraz z Cmentarzem i Parkiem Grabiszyńskim we Wrocławiu oraz Historyczny układ urbanistyczny osiedla Grabiszyn wraz z zespołami budowlanymi HUTMEN i dawnej zajezdni tramwajowej we Wrocławiu):

- gęstość zabudowy, małe odległości pomiędzy budynkami, lokalizacja budynków w minimalnej odległości od granicy działki,
- intensywność zabudowy, zbyt duża ilość i wysokość budynków (7, 9, 11 kondygnacji) na terenie całej proponowanej realizacji,
- utrudnione przewietrzanie terenu,
- tworzenie wysp ciepła.

§4 Opiniuje się negatywnie propozycję rozwiązań komunikacyjnych dla planowanej inwestycji, w tym zawarte w “Analizie mobilności” wykonanej na zlecenie inwestora:

- komunikacja obsługująca planowaną inwestycję ma zostać wpleciona do istniejącego układu ulic na wysokości ul. Petuniowej i w przyszłości przy ul. Grabiszyńskiej,
- wjazd/wyjazd z planowanego osiedla na około 5000 mieszkańców na wysokości ul. Petuniowej i prowadzi w kierunku ul. Krzemienieckiej oraz ul. Ostrowskiego. Obie ulice są jednopasmowe, mocno obciążone ruchem od strony ul. Avicenny i ul. Krzemienieckiej (dużo nowych inwestycji mieszkaniowych). Włączanie się do ruchu z ul. Petuniowej do ul. Krzemienieckiej już teraz prowadzi do tamowania



przepustowości skrzyżowania, zachodzi kolizja jadących z prawego pasa (z ul. Petuniowej na skręt w lewo, co spotęguje się po włączeniu do ruchu kolejnych tysięcy aut z planowanego osiedla,

- nowy wjazd/wyjazd w ul. Grabiszyńską na etapie realizacji planowanej zabudowy nie jest przewidziany, w dalszej perspective jego ewentualnej budowy doprowadzi do nadmiernego obciążenia ulicy kolejnym ponad tysiącem aut. Szczególnie, że włączanie się do ruchu nastąpi na odcinku jednopasmowej jezdni ul. Grabiszyńskiej,
- rozwiązania wynikające z analizy mobilności dotyczące zmian komunikacyjnych skrzyżowania ul. Grabiszyńskiej i al. Hallera zawierają nieprawdziwe dane co do istniejącej organizacji ruchu (str. 25 analizy), co czyni ją niewiarygodną. Nie biorą pod uwagę terenu sąsiadującego z inwestycją (str. 5), gdzie jeden pas ruchu (pl. Srebrny-budynek Straży Pożarnej) ul. Grabiszyńskiej ma znaczące konsekwencje dla dalszej komunikacji.

§5 Opiniuje się negatywnie propozycję kształtowania zieleni:

- wnętrza międzyblokowe z uwagi na parkingi podziemne zagospodarowane będą zielenią niską na stropodachach,
- zbyt mała ilość lokalizacji zieleni wysokiej na gruncie rodzimym, w tym skoncentrowanej w formie skwerów, gajów, parków kieszeniowych, sąsiadującej z ciągami komunikacyjnymi oraz rozdrobnionej, podnoszącej walory osiedla,
- brak rozwiązań co do retencji wody.

§6 Opiniuje się negatywnie tworzenie fikcyjnych rozwiązań publicznych:

- lokalizowanie przy najruchliwszym skrzyżowaniu osiedla ul. Grabiszyńskiej i al. Hallera placów zabaw oraz urządzeń sportowych,



- skrzyżowanie publicznym trawnikiem z nasadzeniami drzew przy skrzyżowaniu, który pełnić może jedynie rolę osłonową dla budynków.

§7 Opiniuje się negatywnie proponowane rozwiązania dotyczące parkowania:

- parkingi podziemne nie zapewniają wystarczającej ilości miejsc parkingowych mieszkańcom,
- zbyt mała ilość miejsc postojowych wzdłuż ciągów komunikacyjnych dla mieszkańców i odwiedzających,
- brak parkingów przy planowanych lokalach usługowych.

§8 Opiniuje się negatywnie brak dostępu w obrębie planowanej inwestycji do niezbędnej infrastruktury:

- żłobków, przedszkoli i szkół (oddział 1-3 nie odpowiada na potrzeby mieszkańców),
- placówek opieki medycznej,
- miejsca selektywnej zbiórki odpadów dedykowanemu podstawieniom kontenerów na wielkie gabaryty,
- ośrodków aktywizacji mieszkańców.

§9 Opiniuje się pozytywnie przeprowadzenie przez inwestora konsultacji społecznych dotyczących założeń przyszłej inwestycji.

§10 Wnosi się o wykonanie ponownej analizy ruchu w oparciu o stan faktyczny.

§11 Wnioskuje się o odmowę ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej na terenie po dawnym FAT.

§12 Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi.

§13 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



## Odpowiedź na uchwałę

ROBYG NOWY WROCŁAW 1 Sp. z o.o.

Al. Rzeczypospolitej 1

02-972 Warszawa

Warszawa, dnia 7 lipca 2025 r.

Rada Osiedla Grabiszyn-Grabiszynek

ul. Blacharska 12/1

53-206 Wrocław

### WNIOSEK

**o reasumpcję uchwały nr XL/171/25**

**Rady Osiedla Grabiszyn-Grabiszynek z dnia 11 marca 2025 r.**

**w sprawie opinii o koncepcji urbanistyczno–architektonicznej**

**na terenie dawnej FAT**

Działając w imieniu ROBYG Nowy Wrocław 1 Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwracamy się z wnioskiem o reasumpcję uchwały Rady Osiedla Grabiszyn-Grabiszynek numer XL/171/25 z dnia 11 marca 2025 r. w sprawie opinii koncepcji urbanistyczno-architektonicznej na terenie dawnej FAT poprzez zmianę ww. uchwały i pozytywne zaopiniowanie przez Radę Osiedla koncepcji urbanistyczno-architektonicznej inwestycji mieszkaniowej na terenie dawnych zakładów przemysłowych FAT we Wrocławiu, w tym: propozycji zabudowy, rozwiązań komunikacyjnych, ukształtowania zieleni, rozwiązań publicznych, w zakresie parkowania i dostępu do infrastruktury, jak również – o pozytywne odniesienie się do



wniosku inwestora w przedmiocie ustalenia lokalizacji mieszkaniowej na terenach dawnej fabryki.

### UZASADNIENIE

W dniu 11 marca 2025 r. Rada Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek podjęła uchwałę numer XL/171/25, negatywnie opiniując:

- koncepcję urbanistyczno-architektoniczną inwestycji mieszkaniowej,
- propozycję zabudowy,
- propozycję rozwiązań komunikacyjnych,
- propozycję ukształtowania zieleni,
- propozycję rozwiązań publicznych,
- propozycję rozwiązań w zakresie miejsc do parkowania,
- kwestię dostępu w obrębie inwestycji do infrastruktury.

Nadto ww. uchwałą Rada Osiedla pozytywnie zaopiniowała przeprowadzenie przez inwestora konsultacji społecznych dotyczących założeń przyszłej inwestycji, wnioskując jednocześnie o wykonanie ponownej analizy ruchu oraz o odmowę ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej na terenie dawnej FAT.

W celu przedstawienia szczegółowych założeń planowanego przedsięwzięcia oraz zapoznania się z kwestiami sygnalizowanymi przez lokalną społeczność (w szczególności mieszkanki i mieszkańcy Osiedla Grabiszyn-Grabiszyniek) inwestor przeprowadził konsultacje społeczne. O odbyły się one w terminie 29 maja-22 czerwca 2025 r. W ich ramach odbyło się m. in. spotkanie konsultacyjne (10.06.2025 r.) i spacer konsultacyjny po terenach Fabryki Automatów Tokarskich (12.06.2025 r.). Na stronie internetowej ([www.fatinwestycja.pl](http://www.fatinwestycja.pl)) można było wypełnić formularz on-line, chętni mogli przesać list (pocztą tradycyjną lub elektroniczną), zawierający opinię na temat koncepcji zabudowy.



Analiza treści uchwały numer XL/171/25 oraz kwestii podnoszonych w ramach wspomnianego procesu konsultacyjnego wymagają szczegółowego odniesienia, w tym: przedstawienia miarodajnych danych i informacji pozwalających na weryfikację założeń przyjętych jako podstawa stanowiska Rady Osiedla.

### **ZAŁOŻENIA ILOŚCIOWE**

W §1 uchwały Rada Osiedla, negatywnie opiniując koncepcję urbanistyczno-architektoniczną inwestycji, wskazała, że osiedle planowane jest na ok. 5000 mieszkańców, a docelowo – na ok. 20 000 mieszkańców, co, zdaniem Rady, stanowi rażące zaburzenie rozwoju osiedla.

Powyższe dane liczbowe nie są zgodne z założeniami inwestora. Uwzględniając wszystkie etapy budowy, osiedle będzie liczyć ok. 2500 mieszkańców. Liczba ta określona została zgodnie z art. 17 ust. 9 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2024 r. poz. 195) jako iloraz powierzchni użytkowej mieszkań i wskaźnika wynoszącego 28 m<sup>2</sup>.

Planowana w ramach inwestycji powierzchnia użytkowa mieszkań (PUM) wynosi ok. 70 000 m<sup>2</sup>, co przy uwzględnieniu ww. wskaźnika wyraża się wartością jak niżej:  
 $70000 \text{ m}^2 \text{ PUM} / 28 \text{ m}^2 = 2500 \text{ mieszkańców.}$

Także w §1 uchwały wskazano, że przewiduje się ulokowanie ponad 1/3 liczby obecnych mieszkańców na powierzchni terenu odpowiadającego 0,012% całkowitej powierzchni osiedla Grabiszyn-Grabiszyn. Jak wykazano powyżej, liczba ta jest o połowę mniejsza. Niezasadne jest również odniesienie liczby mieszkańców do całkowitej powierzchni osiedla (tj. ok. 410 ha), gdyż obszar ten obejmuje również infrastrukturę drogową, zieleń, parki, obiekty publiczne, tereny przemysłowe itp., które stanowią co najmniej 2/3 całkowitej powierzchni osiedla.



W uchwale tej zawarto także szczegółowe zastrzeżenia dotyczące m. in. dostępu do infrastruktury, rozwiązań komunikacyjnych, zieleni, parkowania, etc.

Mając na celu dążenia do zapewnienia transparentności w zakresie planowanej inwestycji oraz rozwiązywanie zgłaszanych problemów, inwestor szczegółowo odniesie się do wszystkich kwestii. Mamy nadzieję, że podane informacje wyjaśnią wątpliwości i pozwolą na elastyczny dialog, a to z kolei umożliwi znalezienie najlepszego rozwiązania dla wszystkich stron.

### **DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY**

W §2 uchwały podaje się, że dostęp do infrastruktury przewidziano wyłącznie jako dostęp do już istniejących na Osiedlu rozwiązań (mowa m.in. o komunikacji, placówkach publicznych, zieleni), a planowane osiedle nie zapewni żadnych benefitów infrastrukturalnych.

Chcemy zauważyć, że w parterach projektowanych budynków powstać ma co najmniej 3500 m<sup>2</sup> ogólnodostępnych przestrzeni usługowych. Dodatkowo ok. 30 000m<sup>2</sup> terenu zespołu dawnych hal zakładów Trelenberga i Heckmanna (o powierzchni co najmniej 12 000m<sup>2</sup>) ma zostać przekształconych w atrakcyjną przestrzeń publiczną wspierającą lokalną społeczność. Mogą one zostać przeznaczone na usługi lub w inny sposób służyć lokalnej społeczności.

Na tym obszarze powstanie nowa szkoła podstawowa, przeznaczona dla klas I–III (oddział Szkoły Podstawowej nr 109 przy ul. Inżynierskiej 54). To będzie placówka z nowoczesnymi salami lekcyjnymi, pracowniami komputerowymi, biblioteką, świetlicą, blokiem sportowym oraz stołówką, co zapewni dzieciom komfortowe warunki nauki w 12–14 oddziałach. Budynek spełni standardy określone przez Wydział Przedszkoli i Szkół Podstawowych UM oraz będzie w pełni dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Ogólnodostępne zaplecze sportowo-rekreacyjne pozwoli na integrację i aktywny wypoczynek mieszkańców.



Pozostałe przestrzenie zostaną zaadaptowane (zgodnie z potrzebami mieszkańców) na cele kulturalne, handlowe oraz społeczne. Mogą powstać tam punkty rekreacyjne, handlowo-usługowe, gastronomiczne, biurowe lub teren może zostać przekształcony w ogólnodostępny parking.

Wszelkie działania odbywać się będą z poszanowaniem historycznego charakteru miejsca, w ścisłej współpracy z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Przewidziano różnorodne formy zieleni, będzie ona także pełnić rozmaite funkcje – od zieleni buforowej i szpalerów drzew przy ulicach, przez przestrzenie rekreacyjne, po ogrody deszczowe i biosolarne. Szczegóły planowanych rozwiązań opisano niżej – w komentarzu do § 5 uchwały.

Przewidziano także zapewnienie sprawnej obsługi komunikacyjnej osiedla, jak również – rozwiązanie istniejących problemów komunikacyjnych związanych z przepustowością skrzyżowania ulic Grabiszyńskiej i Klecińskiej. Szczegółowy opis planowanych rozwiązań zawarto w komentarzu do §4 uchwały.

### **PARAMETRY ZABUDOWY**

W §3 uchwały negatywnie zaopiniowano propozycję zabudowy jako nieproporcjonalną do istniejącej tkanki osiedla, wskazując na gęstość i intensywność zabudowy, utrudnione przewietrzanie terenu i tworzenie wysp ciepła.

Obowiązujące akty prawne, mające zastosowanie w przypadku przedmiotowej inwestycji na obecnym etapie, nie określają stosunku powierzchni zabudowy do powierzchni terenu dla przedsięwzięcia inwestycyjnego. Warto jednak zauważyć, że ten wskaźnik wynosi ok. 29 %, co nie odbiega od wskaźników przyjmowanych w zbliżonych lokalizacjach w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP) na terenie miasta dla analogicznych zamierzeń, a nawet stanowi wartość znacznie niższą niż w przypadku np. MPZP dla obszaru w rejonie ulic Grabiszyńskiej i Inżynierskiej (Uchwała nr XVIII/362/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia



26 listopada 2015 r.), gdzie udział powierzchni zabudowy w powierzchni działki budowlanej ustalono jako nie większy niż 40%, a faktycznie dla sąsiadujących obszarów wynosi od 40% do 60%.

Analogicznie wskaźnik intensywności zabudowy, który dla projektowanej inwestycji wynosi ok. 3,15, nie tylko nie odbiega od wskaźników przyjmowanych w zbliżonych lokalizacjach w obowiązujących MPZP na terenie miasta dla podobnych przedsięwzięć, ale nawet stanowi wartość znacznie niższą niż w przypadku przywołanego powyżej MPZP, gdzie wskaźnik intensywności zabudowy ustalono jako nie większy niż 3,5.

Odległości między budynkami spełniają wszystkie wymagania określone w obowiązujących przepisach techniczno-budowlanych regulujących te kwestie, w szczególności wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (dalej Warunki Techniczne), w szczególności rozdział 1 (Usytuowanie budynku), rozdział 2 (Oświetlenie i nasłonecznienie), rozdział 7 (Usytuowanie budynków z uwagi na bezpieczeństwo pożarowe).

Zgodność z przepisami to podstawowe i najważniejsze, ale nie jedyne kryterium oceny przyjętych rozwiązań. Podczas prac projektowych szczegółowo analizowano także wzajemne relacje między budynkami i sposób kształtowania przestrzeni. Przyjęte parametry i proporcje zabudowy są odpowiednie dla układu kwartałowego o wyraźnej kompozycji i miejskim charakterze.

Odległości między budynkami pozwalają stworzyć różnorodne przestrzenie o jasno określonych funkcjach – od głównych ulic z pasami jezdni, miejscami parkingowymi, szerokimi chodnikami i wydzielonymi trasami rowerowymi, poprzez ciągi piesze, przestrzenie publiczne, aż po wewnętrzne, kameralne dziedzińce i bezpieczne place zabaw.



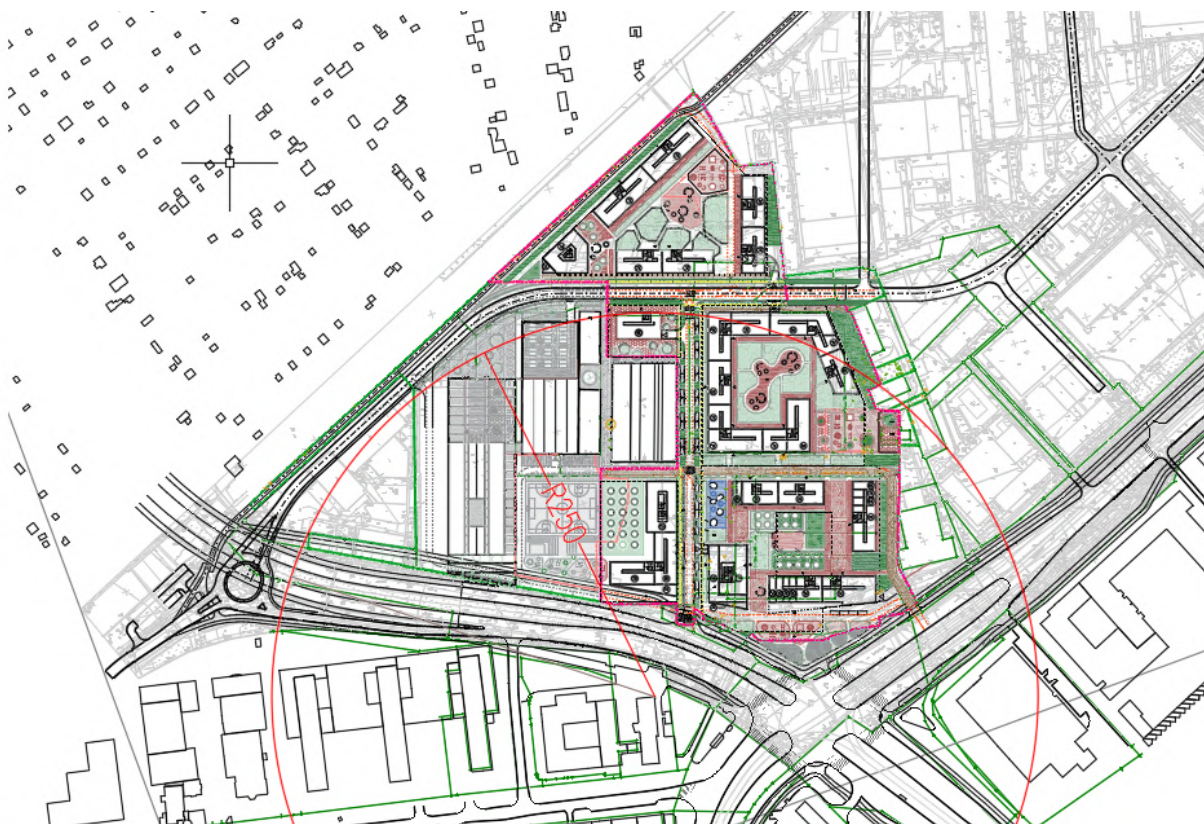
Przyjęta skala zabudowy umożliwia wprowadzenie dużej ilości zieleni, w tym – wysokich drzew oraz bogatej roślinności niskiej i średniej. Dzięki planowanym rozwiązaniom mieszkańcy zyskają zacienione, pełne zieleni miejsca odpoczynku, poprawiające komfort życia na osiedlu.

#### **W zakresie planowania budynków w minimalnej odległości od granicy działki**

Budynki zlokalizowano zgodnie z przepisami wynikającymi z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, w szczególności rozdziału 1 ww. rozporządzenia.

#### **W zakresie intensywności zabudowy**

Liczba kondygnacji została określona zgodnie z zasadami wynikającymi ze specustawy mieszkaniowej z dnia 5 lipca 2018 r., zastrzonymi w uchwale nr IX/155/24 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 października 2024 r. w sprawie określenia lokalnych standardów urbanistycznych dla miasta Wrocławia (dalej Uchwała RM ws. LSU). Zgodnie z §4. uchwały maksymalną wysokość projektowanych budynków wyznacza sąsiedztwo istniejących budynków mieszkalnych w odległości nie większej niż 250 m od granicy inwestycji mieszkaniowej, w tym przypadku 11-kondygnacyjego budynku mieszkalnego wielorodzinnego przy ul. Ostrowskiego 1 (dz. 12 AR\_21, ob. Grabiszyn), przy czym udział powierzchni zabudowy projektowanych budynków 11 kondygnacyjnych stanowi jedynie ok. 11% całkowitej powierzchni.



Podobnie jak w przypadku poprzedniego punktu, kryterium formalne, choć podstawowe, nie jest jedynym, które brano pod uwagę. Kształtując sylwetkę założenia, stworzono optymalną przestrzenną oprawę dla jednego z największych skrzyżowań we Wrocławiu. Dlatego też wysokość zabudowy zaprojektowano w sposób zróżnicowany (od 2 do 11 kondygnacji), i wprowadzono akcenty w postaci dominant, strefowanie wysokości oraz układy tarasowe.

### **W zakresie przewietrzania miasta i tworzenia wysp ciepła**

Inwestycja nie narusza założeń obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jako dokumentu określającego strategiczne rozwiązania w polityce przestrzennej w tym zakresie.

Projektowane rozwiązania na poziomie formalnym zgodne są z obowiązującymi przepisami – uchwałą RM ws. LSU oraz Warunkami Technicznymi.



W zakresie rozwiązań projektowych przewiduje się maksymalnie dużo powierzchni przeznaczonych na tereny zielone, z roślinnością wysoką, średniowysoką i okrywową, odpornych na suszę i o zdolnościach do bioretencji. Tereny biologicznie czynne zaplanowano zarówno na gruncie rodzimym, jak i na stropodachach. Nawierzchnie piesze, jezdne i miejsca postojowe zostaną wykonane – tam, gdzie jest to możliwe – z materiałów ażurowych, umożliwiających retencję oraz rozsączanie wód opadowych, z wypełnieniem warstwami wegetacyjnymi. Szczegóły planowanych rozwiązań opisano niżej w komentarzu do § 5 uchwały.

Jednym z podstawowych założeń opracowanego i stosowanego przez ROBYG na wszystkich inwestycjach unikalnego ZIELONEGO STANDARDU jest właśnie realna eliminacja miejskich wysp ciepła.

Zróźnicowanie wysokości budynków i zaproponowana siatka urbanistyczna umożliwiają skuteczne przewietrzanie projektowanego osiedla.

### **ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE**

W § 4 uchwały negatywnie zaopiniowano propozycje rozwiązań komunikacyjnych, formułując szereg zastrzeżeń. Chcemy odnieść się szczegółowo do tych kwestii.

W zakresie zarzutu o wpięciu planowanej inwestycji do istniejącego układu ulic na wysokości ul. Petuniowej i w przyszłości – ul. Grabiszyńskiej, warto podkreślić, że przewiduje się nie tylko zapewnienie sprawnej obsługi komunikacyjnej osiedla, ale, przede wszystkim, rozwiązanie istniejących problemów komunikacyjnych, związanych z przepustowością skrzyżowania ulic Grabiszyńskiej i Klecińskiej, czego inwestor ma świadomość. Kluczowe dla obsługi komunikacyjnej kwartału jest możliwie szybkie wybudowanie ronda na ul. Petuniowej wraz z łącznikami umożliwiającymi bezkolizyjne skomunikowanie osiedla z ul. Klecińską oraz skrzyżowaniem ul. Grabiszyńskiej i al. Hallera.



Projektowanym elementom układu komunikacyjnego, oprócz jezdni, towarzyszyć będą chodniki, infrastruktura rowerowa oraz zieleń.

Obszar, na którym planowana jest inwestycja, jest bardzo dobrze obsługiwany przez transport zbiorowy. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, na skrzyżowaniu ulic Grabiszyńskiej, Klecińskiej i al. Hallera, zlokalizowane są przystanki autobusowe i tramwajowe: 5 linii tramwajowych oraz 12 autobusowych. Także w niedużej odległości od planowanej inwestycji, na zachód, jest działająca stacja kolejowa (Wrocław-Grabiszyn).

#### **Inwestor proponuje następujące zmiany w układzie drogowym:**

- Budowę ulicy zapewniającej obsługę osiedla i połączenie jej z ww. ulicami oraz z ul. Petuniową – tu w formie ronda, które można zbudować pod estakadami w ciągu ul. Klecińskiej.
- Przebudowę jezdni północnej ul. Klecińskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Grabiszyńską do estakady Klecińskiej.
- Zmiana struktury kierunkowej pasów ruchu na wlocie al. Hallera.
- Rozbudowa sygnalizacji świetlnej poprzez budowę bramownicy na włączeniu ul. Petuniowej do jezdni ul. Klecińskiej (tzw. służa sygnalizacyjna).

#### **Komunikacja piesza i rowerowa**

Aby zapewnić wygodę pieszym i rowerzystom, poza niezbędną infrastrukturą drogową, zaplanowano nowe chodniki i ścieżki rowerowe połączone z istniejącą siecią, a także – liczne stojaki rowerowe.

Przewiduje się wykonanie fragmentu zielonej trasy rowerowej w granicach nieruchomości inwestora, przebiegającej wzdłuż linii kolejowej. Docelowo (uwzględniając odcinki zbudowane w przyszłości na terenach sąsiednich, przez innych inwestorów) pozwoli to na skomunikowanie całego obszaru z Promenadą Richtera.



Należy również brać pod uwagę politykę transportową Miasta, która zmierza do zmiany zachowań komunikacyjnych (m.in. zachęta do wyboru komunikacji zbiorowej).

W odniesieniu do podniesionej w uchwale kwestii wjazdu i wyjazdu z planowanego osiedla na wysokości ul. Petuniowej, warto zauważyć, że – zgodnie z przeprowadzonymi analizami – rozbudowa sygnalizacji świetlnej poprzez budowę bramownicy na włączeniu ul. Petuniowej do jezdni ul. Klecińskiej (śluza sygnalizacyjna) zapewni znaczną poprawę przepustowości ruchu.

W zakresie zastrzeżeń dotyczących nowego wjazdu i wyjazdu w ul. Grabiszyńską jako prowadzącego do nadmiernego obciążenia ul. Grabiszyńskiej, wyjaśniamy, że utrzymanie istniejącego wjazdu i wyjazdu z czteropasmowej ul. Grabiszyńskiej jest przewidziane wyłącznie na potrzeby sąsiadujących z inwestycją terenów, gdzie prowadzona jest działalność usługowa, więc nie będzie stanowić nadmiernego obciążenia.

Odnosząc się do zarzutów o niewiarygodności przeprowadzonej analizy mobilności, chcemy powiedzieć, że została ona oparta o rzeczywiste dane pomiarów ruchu. Dla określenia miarodajnych danych wyjściowych wykonano pomiar ruchu na skrzyżowaniu ul. Klecińskiej, al. Hallera i ul. Grabiszyńskiej w godzinach szczytów komunikacyjnych (7.30–8.30 oraz 15.30–16.30) 12 grudnia 2024 r. Pomiar natężenia ruchu zrobiony był także na dwóch relacjach bezpośrednio związanych ze skrzyżowaniem: na jednokierunkowym wlocie ul. Petuniowej oraz na prawoskręcie z ul. Grabiszyńskiej w ul. Ostrowskiego.

### **KSZTAŁTOWANIE ZIELENI**

W § 5 uchwały negatywnie zaopiniowano propozycję kształtowania zieleni. Chcemy zauważyć, że przewidziano różne formy i funkcje zieleni: od zieleni buforowej i szpalerów drzew przy ulicach, przez przestrzenie rekreacyjne, aż po wewnętrzne dziedzińce. Roślinność zostanie dobrana spośród gatunków rodzimych, z



zastosowaniem rozwiązań technicznych pozwalających na prawidłowy rozwój w warunkach miejskich – na dachach, utwardzonych nawierzchniach i w sąsiedztwie infrastruktury podziemnej.

Na terenie objętym zagospodarowaniem do wniosku w ramach procedury Lex Deweloper aktualnie zieleń jest zaniedbana i niskiej jakości (nieliczne drzewa, roślinność ruderalna) o pow. ok. 7000 m<sup>2</sup>, trudno więc mówić o walorach krajobrazowych tego obszaru. Dobrze zaplanowana zieleń urządzona na nowym osiedlu może to zmienić. W ramach inwestycji przewidziano utworzenie ponad 14 000 m<sup>2</sup> nowych terenów zielonych.

Priorytetem inwestora jest ograniczenie efektu tzw. miejskiej wyspy ciepła. Zamiast rozległych betonowych parkingów na powierzchni ziemi, miejsca postojowe zlokalizowane będą w garażach podziemnych, co pozwoli odzyskać teren, który będzie można wykorzystać na potrzeby powierzchni biologicznie czynnej, z różnorodnymi formami zieleni, wspierającej bioretencję. Zyskają na tym wszyscy – mieszkańcy (cień i przyjemne miejsca do wypoczynku) oraz miasto i środowisko (lepszej jakości powietrze, bioróżnorodność, naturalny mikroklimat i odciążenie systemów kanalizacji deszczowej).

**Najważniejsze aspekty ekologiczne** (które znajdują potwierdzenie w opracowanym i wdrożonym przez ROBYG unikalnym ZIELONYM STANDARDZIE, opisującym rozwiązania proekologiczne na wszystkich inwestycjach) są następujące:

- Zielone dachy i różnorodne nasadzenia – planujemy znacznie podwyższyć procent terenów biologicznie czynnych.
- Retencja wody – nawierzchnie ażurowe i nowoczesne technologie pozwalają na gromadzenie i stopniowe odparowywanie wody deszczowej, względnie jej recykulację i wykorzystanie np. do podlewania zieleni bądź na cele gospodarcze.



- Komfort dla mieszkańców – przyjemniejsze spacery, atrakcyjne miejsca do pikników i zabaw z dziećmi w otoczeniu zieleni.

Źródło: <https://robyg.pl/ekologia>

## Zielony standard w ROBYG



### Ładowarki aut elektrycznych

Na osiedlach montujemy ładowarki dla samochodów elektrycznych, tym samym wspieramy rozwój elektromobilności.



### Panele fotowoltaiczne

Na dachach budynków montujemy instalacje do pozyskiwania energii pochodzącej z odnawialnych źródeł. Fotowoltaika znacząco obniża zużycie wysokoemisyjnej energii w częściach wspólnych.



### Oświetlenie LED

W częściach wspólnych budynków stosujemy energooszczędne oraz ekologiczne oświetlenie LED.



### Przyjazna środowisku izolacja zewnętrzna

Zmniejszamy zapotrzebowanie na energię pierwotną dzięki odpowiednim materiałom budowlanym, jasnym kolorom elewacji, roletom i zielonym pnączom na ścianach zewnętrznych.



### Proekologiczne dachy

Stosowana przez nas technologia stropodachu odwróconego z powierzchnią żwirową pozwala na retencjonowanie wody oraz zmniejsza przegrzewanie.



### System Smart House by Keemle

Oferujemy w standardzie przyjazny środowisku system Smart House by Keemle, który obniża zużycie mediów nawet o 30%.



### Ławki solarne

Na naszych osiedlach ustawimy ławki solarne, które dzięki energii słonecznej umożliwią ładowanie urządzeń mobilnych.



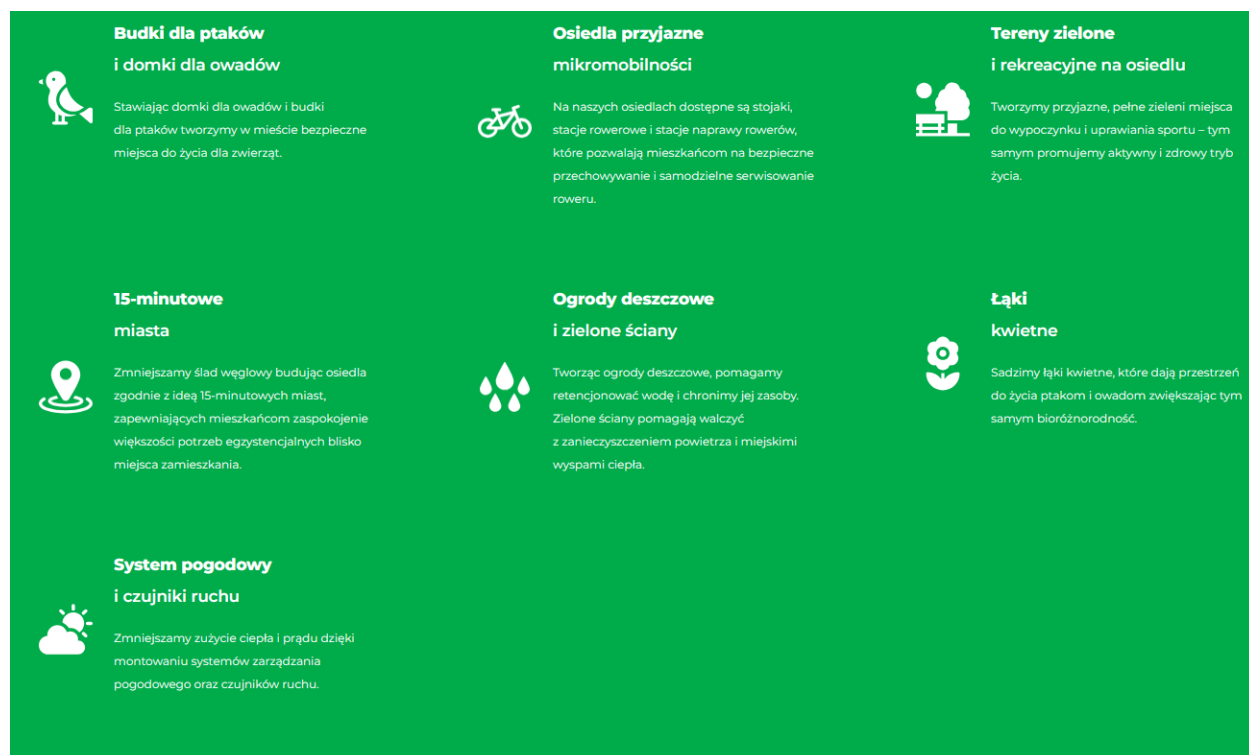
### Chodniki z kostki antysmogowej

Do budowy ciągów pieszych wykorzystujemy kostkę antysmogową, która pomaga redukować ilość szkodliwych substancji w powietrzu.



### Okna trzyszybowe i nawiewniki antysmogowe

W trosce o jakość powietrza i oszczędność energii, montujemy okna trzyszybowe z nawiewnikami antysmogowymi.



## ROZWIĄZANIA PUBLICZNE

W § 6 uchwały negatywnie zaopiniowano proponowane rozwiązania publiczne, określając je jako „fikcyjne”.

Przedmiotowy fragment terenu obecnie przeznaczony jest na utwardzony parking oraz nieuporządkowany teren zielony, który nie służy mieszkańcom. Uporządkowanie terenu, opisane w koncepcji projektowej, i stworzenie reprezentacyjnego, ogólnodostępnego zieleńca będzie korzystne dla wszystkich mieszkańców i pozytywnie wpłynie na jakość przestrzeni, niezależnie od oceny rozwiązań w zakresie zabudowy mieszkaniowej. Mieszkańcy i inwestor nie mają wpływu na wielkość i charakter układu komunikacyjnego w granicach pasa drogowego, natomiast uporządkowanie terenów przyległych w zaproponowany sposób, tak, by stanowiły zarówno przedpole zabudowy mieszkaniowej, jak i przestrzeń ogólnodostępną dla wszystkich i strefę buforową, jest zdecydowanie w interesie mieszkańców.



Inwestor pozostaje otwarty na omówienie rozwiązań szczegółowych w powyższym zakresie.

## **PARKOWANIE**

W §7 uchwały negatywnie zaopiniowano proponowane rozwiązania dotyczące parkowania.

W związku z tym chcemy powiedzieć, że w ramach inwestycji przewidziano wymaganą przepisami ustawy mieszkaniowej liczbę miejsc postojowych, która w praktyce przewyższa aktualnie przyjmowane wskaźniki, szczególnie, że obszar, na którym planuje się inwestycję, jest bardzo dobrze obsługiwany przez transport zbiorowy.

Główną ideą założenia w zakresie miejsc postojowych wzdłuż ciągów komunikacyjnych było uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego, przy jednoczesnym ograniczeniu do niezbędnego minimum strefy ruchu kołowego (za wyjątkiem pojazdów specjalnych oraz dostaw) oraz stworzenie możliwie dużo przestrzeni bezpiecznych, dostępnych dla mieszkańców oraz przeznaczonych na zieleni.

Miejsca postojowe naziemne, służące na czasowy postój, np. dla usług, zlokalizowano wzdłuż dwóch głównych ulic obsługujących osiedle. Niemniej, mając na uwadze postulat Rady Osiedla, inwestor gotów jest rozważyć uzupełnienie o dodatkowe miejsca.

Ponadto inwestor bierze pod uwagę ewentualne przeznaczenie jednej z zabytkowych hal na ogólnodostępny parking, przede wszystkim dla osób przyjezdnych. Rozwiązanie to, z uwagi na specyficzny charakter obiektów, jest przedmiotem równoległych ustaleń z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i będzie stanowić przedmiot odrębnych postępowań.

W zakresie zastrzeżeń dotyczących braku parkingu przy planowanych lokalach usługowych, wskazujemy, że dostawy i dojazd pojazdów specjalnych (śmieciarki etc.) odbywać się będzie na zasadach przewidzianych przez ustawę o ruchu drogowym.



Przewiduje się również możliwość realizacji dostaw z poziomu garaży podziemnych. W myśl poprzednich punktów nie wydaje się, by było zasadne tworzenie każdorazowo dodatkowych miejsc na rozładunek dla małych najemców. Wychodząc jednak naprzeciw uwadze Rady Osiedla, inwestor wskaże proponowane place do postoju tymczasowego umożliwiające rozładunek drobnych dostaw, postój kurierów etc.

### **DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY**

W § 8 uchwały negatywnie zaopiniowano kwestie dostępu do niezbędnej infrastruktury w zakresie placówek edukacyjnych (na każdym poziomie), opieki medycznej, miejsc selektywnej zbiórki odpadów oraz ośrodków aktywizacji mieszkańców.

W ramach inwestycji, zgodnie z przepisami wynikającymi z Ustawy mieszkaniowej, przewiduje się min. 3500 m<sup>2</sup> usług ogólnodostępnych zlokalizowanych przede wszystkim na parterach projektowanych budynków. Z usług tych skorzystają zarówno mieszkańcy nowych budynków, jak i okoliczni mieszkańcy. Zobowiązaniem inwestora wynikającym z inwestycji mieszkaniowej jest budowa szkoły podstawowej (inwestycja towarzysząca) na terenie należącym do inwestora. Uzyskano już wytyczne od Wydziału Przedszkoli i Szkół Podstawowych UM. Nowa placówka ma stanowić 12-oddziałową szkołę podstawową z blokiem sportowym dla klas I-III. Planowana szkoła ma spełniać potrzeby i standardy określone przez Wydział Przedszkoli i Szkół Podstawowych UM, w tym być wyposażona między innymi w sale dydaktyczne, pracownie komputerowe, świetlice, bibliotekę, sale gimnastyczne, stołówkę z dostępem dla osób z niepełnosprawnościami. W ramach działań zmierzających do rewitalizacji pozostałych hal dawnych zakładów Trelenberga i Heckmana planuje się stworzyć atrakcyjną dla społeczności lokalnej przestrzeń, która będzie pełnić funkcje centrotwórcze, handlowo-usługowe, sportowo-rekreacyjne, może to być lokalna gastronomia, placówki medyczne bądź kameralne przestrzenie kulturalne.



Inwestor pozostaje otwarty na dialog z mieszkańcami zmierzający do ustalenia najbardziej pożądanых funkcji.

Inwestor uwzględni postulat Rady Osiedla dotyczący zlokalizowania miejsca selektywnej zbiórki odpadów wraz z miejscem na odpady wielkogabarytowe w obrębie inwestycji.

Planuje się także przeprowadzenie dodatkowych analiz ruchu.

Inwestor jest spółką Grupy ROBYG, która od przeszło 24 lat rzetelnie i z zaangażowaniem realizuje inwestycje mieszkaniowe na terenie całej Polski, przykładając dużą wagę do kwestii społecznych i rozwiązań ekologicznych. Kierujemy się troską, wsparciem i odpowiedzialnością, współpracując z lokalnymi społecznościami i realizując w miastach szereg projektów infrastrukturalnych.

### **PODSUMOWANIE**

W świetle powyższego wnosimy o podjęcie rozmów, które pozwoliłyby na wypracowanie optymalnych, konstruktywnych rozwiązań w zakresie planowanego zamierzenia inwestycyjnego, a nadto – o reasumpcję uchwały numer XL/171/25 poprzez jej zmianę w sposób wskazany w petitum niniejszego wniosku lub ewentualnie poprzez jej uchylenie i podjęcie nowej uchwały opiniującej koncepcję inwestycyjną po omówieniu szczegółowych rozwiązań w ramach planowanego przedsięwzięcia.

Zawarta w § 11 uchwały rekomendacja Rady Osiedla w przedmiocie odmowy ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej przez Radę Miasta jawi się również jako przedwczesna.