Prezydent Wrocławia

ul. Sukiennice 9, Wrocław

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
DEPARTAMENT SPRAW SPOŁECZNYCH
Wydział Partycypacji Społecznej
Wpł. 05 -09- 2025
L.dz. ..... podpis .....

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
KANCELARIA PREZYDENTA
Sukiennice 9, tel. 71 777 89 55
Wpł. 2025 -09- 01
L. Dz. 379486 zał. PUK

Pismo przewodnie do petycji ws. ul. Libańskiej

W imieniu mieszkańców Wrocławia, w szczególności mieszkańców osiedli Brochów i Bieńkowice, zwracam się z prośbą o przyjęcie i rozpatrzenie załączonej **petycji** złożonej na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2014 poz. 1195).

KANCELARIA OGÓLNA
Wpł. 04 -09- 2025
Ilość zał. ..... podpis .....

Petycja została poparta podpisami mieszkańców w dwóch formach:

1. **Podpisy w wersji papierowej** – zebrane na listach tradycyjnych (załącznik nr 1).
2. **Podpisy w wersji elektronicznej** – zestawienie osób, które udzieliły poparcia poprzez formularz/korespondencję elektroniczną (załącznik nr 2).

PP/4749320

Łączna liczba podpisów: 373

ZŁOŻONO OSOBIŚCIE

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, proszę o:

- nadanie sprawie numeru i poinformowanie o jej dalszym procedowaniu,
- przesłanie odpowiedzi na wskazany adres korespondencyjny / elektroniczny.

Załączniki:

1. Petycja mieszkańców osiedli: Brochów, Bieńkowice i okolic, przeciwko budowie ul. Libańskiej jako drogi wlotowej do miasta Wrocławia.NIE dla TRANZYTU przez park i strefy wypoczynku mieszkańców.
2. Lista podpisów w wersji papierowej.
3. Lista podpisów w wersji elektronicznej.

Z poważaniem

Podmiot wnoszący:

-osiedle Bieńkowice:

- osiedle Brochów:

Petycja mieszkańców osiedli: Brochów, Bieńkowice i okolic, przeciwko budowie ul. Libańskiej jako drogi wlotowej do miasta Wrocławia. NIE dla TRANZYTU przez park i strefy wypoczynku mieszkańców.

Adresaci:

Prezydent Wrocławia Jacek Sutryk
Rada Miejska Wrocławia
Sukiennice 9, 50-107 Wrocław

Szanowny Panie Prezydencie,
Szanowna Rado Miejska Wrocławia,

my, niżej podpisani mieszkańcy osiedli Brochów, Bieńkowic i okolic, działając na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), wyrażamy **stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowie drogi wzdłuż ul. Libańskiej w obecnym przeznaczeniu jako drogi wlotowej** prowadzącej ruch samochodowy z gminy Siechnice do Wrocławia i niniejszym **wnosimy petycję w interesie publicznym.**

PRZEDMIOT WNIOSKU:

1. **Niezwłoczne wstrzymanie prac związanych z planowaną inwestycją budowy ul. Libańskiej w dotychczasowym przeznaczeniu.**
2. **Zmianę planu miejscowego polegającą na zmianie przeznaczenia tej drogi na lokalną z priorytetem dla mieszkańców osiedla**
3. **Rozważenie i remont alternatywnych wariantów dla ruchu tranzytowego jakim jest ul. Mościckiego, która usytuowana jest z dala od budynków mieszkalnych.**

Uważamy, że inwestycja w zaproponowanym przez Gminę Wrocław kształcie w większym stopniu zabezpieczać będzie interesy i potrzeby mieszkańców gminy Siechnice, a w mniejszej –interesy mieszkańców Wrocławia, a wręcz naraża mieszkańców Wrocławia na hałas, zanieczyszczenia, co budzi uzasadnione wątpliwości co do zasadności wspomnianego rozwiązania.

UZASADNIENIE:

1. **Nadmierny ruch tranzytowy przez środek osiedla**

Zgodnie z badaniami Urzędu Miejskiego Wrocławia z 2024 roku, aż 75% ruchu przez osiedla Brochów i Bieńkowice to ruch zewnętrzny, spoza Wrocławia. W obliczu dynamicznego rozwoju gminy Siechnice problem ten będzie się nasilał, a wszyscy mieszkańcy naszych osiedli zostaną zmuszeni do codziennego stania w korkach razem z tranzytem. Naszym zdaniem zasadności takiego rozwiązania jest wysoce wątpliwa. Budowa nowej drogi nie spowoduje odciążenia ruchu tranzytowego do Wrocławia, a jedynie spotęguje zatory i korki na ulicy I.Mościckiego na całej długości, które obecnie w godzinach porannych i południowych szczytów sięgają od ul. Gazowej aż do planowanego połączenia z ul Libańską, Jest to codzienność mieszkańców tej części miasta. Planowana budowa tej ulicy nie tylko nie rozwiąże problemów tranzytowych Wrocławia, a wręcz spowoduje odwrotny efekt, katastrofalny dla lokalnej społeczności mieszkańców Wrocławia z dzielnic Bieńkowice i Brochów.

2. **Niewłaściwy przebieg drogi – od strony ogródków, tarasów i stref ciszy**

Planowana droga ma przebiegać od strony zaplecza domów i bloków, tuż przy ogrodach, tarasach i strefach wypoczynku mieszkańców, co jest rozwiązaniem wyjątkowo kontrowersyjnym i niepraktykowanym w nowoczesnym planowaniu urbanistycznym, sprzeczne z zasadami kształtowania ładu przestrzennego i komfortu mieszkańców ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Wrocławia . W takiej sytuacji mieszkańcy będą całkowicie pozbawieni możliwości ochrony przed hałasem i spalinami (brak ekranów/ fasad) – w przeciwieństwie do dróg lokalizowanych od frontu budynków, gdzie można się chronić m.in. poprzez zamknięcie okien. Jednocześnie wpłynie to negatywnie na bezpieczeństwo mieszkańców (w większości z małymi dziećmi) zmuszonych do przekraczania ulicy o dużym natężeniu ruchu tranzytowego w celu dotarcia do terenu rekreacyjnego mieszkańców okolicznych osiedli oraz do szczególnie chętnie odwiedzanego parku Bieńkowickiego

3. **Zagrożenie dla Parku Bieńkowickiego i środowiska**

Droga w obecnym przebiegu sąsiaduje bezpośrednio z Parkiem Bieńkowickim – rzadko spotykanym na obszarach miejskich siedliskiem chronionych ptaków : jak sowy, dzięcioły, jerzyki, a także ssaków objętych ochroną gatunkową, takich jak nietoperze i jeże, które zaobserwowano w parku, oraz innych zwierząt, jak np. sarny.

Intensywny ruch samochodowy i autobusowy spowoduje hałas, zwiększenie natężenia oświetlenia, zanieczyszczenia i fragmentację siedlisk, co narusza zarówno polskie przepisy ochrony środowiska, jak i unijne dyrektywy (Dyrektywa Siedliskowa i Ptasia). Jeden z najmniejszych Parków we Wrocławiu zostanie tym samym wtłoczony pomiędzy dwie uczęszczane ulice tj. planowaną z dużym ruchem tranzytowym ul. Libańską oraz ul. Ziemniaczaną. Spowoduje to zatracenie walorów parku i sprowadzenie go do większego skweru między ulicami, co negatywnie wpłynie na wspomnianą faunę, ale także na walory odpoczynku, relaksu a także bezpieczeństwa mieszkańców tej części miasta. Ponadto planowana inwestycja jest w sprzeczności z promowaną przez władze miasta polityką zachowania walorów środowiska naturalnego dla zdrowia mieszkańców Wrocławia, a tym samym będzie w sprzeczności do ich interesów lokalnej społeczności.

4. **Zagrożenie dla klimatu osiedla i jakości życia mieszkańców**

Bieńkowice i Brochów uchodziły dotąd za spokojne, zielone osiedla. Budowa intensywnej trasy wlotowej do miasta oznacza nieodwracalne zmiany: degradację jakości powietrza, wzrost hałasu, emisji spalin, wibracji i utratę walorów krajobrazowych. Powstanie bariera oddzielająca mieszkańców od Parku Bieńkowickiego, a droga stanie się miejscem niebezpiecznym dla dzieci i rodzin chcących przejść do parku. Droga tranzytowa prowadzona jest przez teren przebiegający bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej i terenach rekreacyjnych (park oraz teren ogródków przydomowych.. Alternatywą powinien być remont ulicy I. Mościckiego na odcinku od ul. Ziemniaczanej w kierunku Zacharzyc i dalej budowa łącznika wzdłuż torów do wschodniej obwodnicy Wrocławia przez tereny niezamieszkane.

5. **Naruszenie zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia**

Zgodnie z art. 20 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie może naruszać ustaleń Studium. Tymczasem aktualne rozwiązania projektowe dla ul. Libańskiej pozostają w sprzeczności z zapisami Studium, które wprost wskazują, że:

„powinno dążyć się do poprawy standardów mieszkaniowych poprzez stworzenie odpowiednich ram zamieszkiwania, uwzględniających dziedzictwo kulturowe, kompozycję przestrzenną, walory przyrodnicze, wykreowanie centrów lokalnych i innych przestrzeni publicznych sprzyjających integracji wspólnoty, a także zapewnienie odpowiedniej komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym w szczególności transportu zbiorowego."

Realizacja w tym miejscu drogi wlotowej o charakterze tranzytowym jest sprzeczna z powyższymi wytycznymi, ponieważ:

- nie poprawia standardów mieszkaniowych, lecz znacząco je obniża poprzez zwiększenie hałasu i zanieczyszczeń w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy,
- niszczy kompozycję przestrzenną osiedla i dziedzictwo dawnych Bieńkowic, rozcinając zabudowę mieszkaniową od strony stref wypoczynków i terenów Parku Bieńkowickiego,
- zamiast wspierać integrację wspólnoty i rekreację – tworzy barierę komunikacyjną między osiedlem a parkiem, gdzie bawią się dzieci i spacerują mieszkańcy,
- zamiast akcentować walory przyrodnicze – powoduje ich degradację przez intensywny ruch samochodów i autobusów,
- zamiast promować transport zbiorowy, w praktyce premiuje tranzytowy ruch samochodowy, co stoi w sprzeczności z polityką zrównoważonej mobilności miasta.

Dodatkowo w studium podkreślono, że:

- *„Obecnie jednym z głównych wyznaczników atrakcyjności życia w mieście jest stan środowiska. Czysta woda i powietrze, dostęp do terenów zieleni i ograniczenie uciążliwości komunikacyjnych to przykłady najbardziej pożądanych miejskich dóbr."*

- *„Kluczowe jest podnoszenie jakości życia mieszkańców poprzez ograniczanie presji transportowej i ochronę terenów zielonych."*

Realizacja drogi w planowanym kształcie doprowadzi do skutków dokładnie odwrotnych.

Ponadto w studium czytamy:

- **Ciągłość zieleni i korytarzy ekologicznych to priorytet.** Studium nakazuje „tworzenie spójnego i ciągłego systemu przyrodniczego" oraz ochronę korytarzy ekologicznych i bioróżnorodności. Przerywanie ich nową, hałaśliwą trasą jest wprost wbrew polityce miasta.
- **Hałas: tereny mieszkaniowe i rekreacyjne wymagają ochrony akustycznej.** Studium podkreśla ochronę przed hałasem na osiedlach i terenach wypoczynku oraz rekomenduje zieleń izolacyjną/buforową między emitorami (drogą) a zabudową wrażliwą. Przebieg drogi od strony ogródków przydomowych łamie tę logikę — tam z definicji powinno być najciszej.
- **Zieleń jest „elementem dominującym" i ma być łączona w jeden system.** Miasto samo pisze, że zieleń to narzędzie podnoszenia jakości życia i standardu przestrzeni. Libańska jako „tranzyt" przy parku degraduje dokładnie to, co Studium każe wzmacniać.
- **Natura 2000 i gatunki chronione — ochrona ma pierwszeństwo.** Studium wprost: „ustalenie priorytetu dla ochrony przyrody i krajobrazu...", zakaz naruszania funkcjonowania ekosystemów oraz przebiegu korytarzy ekologicznych; W Parku Bieńkowickim znajdują się chronione gatunki ptaków (sowy) oraz nietoperzy.
- **Polityka mobilności: priorytet dla transportu zbiorowego, pieszych i rowerów.** Wprost: „priorytet mają: transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy; ograniczanie ruchu samochodowego". Stworzenie więc ulicy Libańskiej jako korytarza tranzytowego znów stoi w sprzeczności ze studium.
- **Koncentracja ruchu dalekiego zasięgu na obwodnicach i TEN-T, nie w osiedlach.** Studium wskazuje rolę A4, A8 (AOW), S8/S5 i korytarzy TEN-T dla ruchu ponadlokalnego. To argument, by wyprowadzać tranzyt na układ zewnętrzny, a nie kanałować go przez Bieńkowice.
- **Ochrona historycznych założeń zieleni, konserwacja i rewaloryzacja:** Park Bieńkowicki jest cennym elementem krajobrazu i zieleni miejskiej. Studium nakłada obowiązek ochrony, rewaloryzacji i konserwacji historycznych założeń zieleni. Budowa ruchliwej drogi bezpośrednio przy Parku Bieńkowickim w którym są chronione gatunki zwierząt i ptaków- byłaby działaniem degradującym, a nie konserwującym lub rewaloryzującym teren.
- **Zakaz zabudowy kolidującej z charakterem terenów zieleni:** Droga tranzytowa, zwłaszcza z ruchem ciężkim i dużym natężeniem z zewnątrz, jest formą zabudowy kolidującą z parkiem i sąsiednimi ogródkami – narusza naturalny krajobraz i funkcję rekreacyjną parku.
- **Zasady harmonizacji nowej zabudowy z otoczeniem:** Każda nowa inwestycja powinna harmonizować z otoczeniem. Droga wlotowa tuż przy ogródkach przydomowych i biegnąca tuż przy Parku nie harmonizuje z historycznym i przyrodniczym charakterem terenu – jest wprost sprzeczna z tym wymogiem.
- **Racjonalność wydatków: najpierw wykorzystać istniejące korytarze.** Studium zaleca „racjonalne podejście do inwestycji", w tym lokowanie infrastruktury tam, gdzie już jest uzbrojenie i ciągi, by ograniczać koszty. Nowo uchwalony MPZP 790 dla rejonu Mościckiego porządkuje i poszerza przekrój tej ulicy (chodnik + DDR), co potwierdza jej wyższą rangę jako ciągu zbiorczego/dojazdowego i mieszczą się w tej logice wykorzystania istniejących korytarzy znacznie lepiej niż budowa nowej drogi rozcinającej zieleń.

Wobec powyższego wzywamy Prezydenta Miasta Wrocławia oraz Radę Miasta Wrocławia i wnioskujemy o :

1. Niezwłoczne wstrzymanie prac związanych z planowaną inwestycją budowy ul. Libańskiej w dotychczasowym przeznaczeniu
2. **Zmianę przeznaczenia planowanej drogi** – z drogi tranzytowej/ wlotowej obsługującej tranzyt z gmin ościennych na drogę lokalną, **z priorytetem dla ruchu autobusowego i mieszkańców osiedla.**
4. **Uwzględnienie alternatywnego przebiegu ruchu tranzytowego** – poprzez dalszą modernizację ul. Mościckiego, która może pełnić rolę naturalnego ciągu komunikacyjnego między Siechnicami a Wrocławiem, bez potrzeby obciążania osiedli mieszkaniowych.
5. **Zachowanie charakteru Bieńkowic jako zielonej i spokojnej dzielnicy** – w zgodzie z zapisami Studium z 2018 roku i polityką miasta dotyczącą jakości życia mieszkańców.
6. **Wnosimy o podjęcie działań zabezpieczających interes mieszkańców poprzez:**
   -wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 t
   -realizację pasów zieleni izolacyjnej po obu stronach drogi, nasadzenia drzew i krzewów po obu stronach drogi w celu redukcji hałasu, kurzu i spalin (tzw. zielona bariera akustyczna i biologiczna)
   -zastosowanie nawierzchni niskoemisyjnej i ekranów akustycznych – w miejscach, gdzie zabudowa mieszkaniowa znajduje się w bliskiej odległości od planowanej drogi.
   -wprowadzenie ograniczenia prędkości i innych rozwiązań technicznych minimalizujących hałas i zanieczyszczenia
   -monitoring poziomu hałasu – zobowiązanie miasta do prowadzenia okresowych pomiarów hałasu i publikowania wyników, z możliwością wdrożenia dodatkowych działań ochronnych.
   -kompensacja przyrodnicza – nasadzenia nowych drzew w przypadku wycinki oraz dodatkowe nasadzenia wzdłuż drogi.

PROPONOWANE ROZWIĄZANIE:

Wobec powyższego uzasadnienia, sugerujemy poprowadzenie ruchu tranzytowego i uczynienie drogą wlotową do Wrocławia -ul. Mościckiego. Ulica ta biegnie wzdłuż linii kolejowych, z dala od centrum osiedli mieszkaniowych, zabudowań oraz terenów rekreacyjnych, terenów służących do wypoczynku mieszkańców a także Parku.

Dodatkowo jak czytamy w „Wykazie dróg przebiegających przez miasto Wrocław" z dnia 11.sierpnia 2025r, przygotowanym przez ZdiUM: ul. Libańska ma kategorię drogi WEWNĘTRZNEJ, a Mościckiego kategorię: GMINNĄ klasę: ZBIORCZĄ (na podstawie obowiązującej uchwały Rady Miejskiej W-wia Nr XXXI/684/12 z 13.09.2012.) co wskazuje, że to ul. Mościckiego powinna pełnić rolę drogi wlotowej do Wrocławia, ze względu również na jej ulokowanie poza zabudowaniami.

Rada Osiedla Bieńkowice, również sugeruje, że optymalnym rozwiązaniem dla pokierowania ruchu tranzytowego, jeżeli już byłoby to konieczne, byłoby skierowanie tego ruchu przez ul. Mościckiego. Jednocześnie radni zwracają także uwagę, że dalsze otwieranie osiedli na ruch tranzytowy nie leży w interesie mieszkańców Wrocławia.

Prosimy o pisemną odpowiedź zgodnie z ustawą o petycjach oraz o bieżące informowanie nas i konsultowanie z nami prac dot. planowania budowy ul. Libańskiej.

Z poważaniem,

w imieniu mieszkańców osiedli Brochów i Bieńkowice i okolic,

Załączniki:

Podpisy mieszkańców osiedli Brochów, Bieńkowic i okolic zebrane w wersji papierowej i elektronicznej.