



1000008638624

Wrocław, 18 czerwca 2020 r.

Sygnatura sprawy BZM-PP.152.2.2020

Numer ewidencyjny pisma 00070595/2020/W

Dotyczy: petycji w sprawie budowy łącznika drogowego pomiędzy ulicami Kwidzyńską a Kowalską

złożona przez petycja z dnia 2 stycznia 2020 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego Wrocławia 31 marca 2020 r.) w sprawie budowy łącznika drogowego pomiędzy ulicami Kwidzyńską a Kowalską, z uwagi na poruszenie wielu różnych kwestii, wymaga odniesienia się odrębnie do poszczególnych obszarów merytorycznych:

Łącznik Kwidzyńska-Kowalska w dokumentach strategicznych Miasta

Ulica biegnąca na przedłużeniu ul. Kwidzyńskiej do ul. Kowalskiej to tzw. Oś Karłowicka, która jest zapisana od wielu lat w dokumentach strategicznych miasta. Jej korytarz oraz funkcja w kolejnych edycjach *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* jest zachowywana, w tym także w ostatnim obowiązującym *Studium* uchwalonym w 2018 roku. Po pozytywnym rozpatrzeniu ponad 400 wniosków mieszkańców złożonych na etapie sporządzania *Studium 2018* korekcie uległ przebieg ulicy odsuwający ją od terenów zabudowy mieszkaniowej w kierunku wschodnim, jednak z zachowaniem przebiegu po północnej stronie pętli tramwajowej przy ul. Kwidzyńskiej. Był to kompromisowy przebieg wypracowany pomiędzy mieszkańcami Kowal, w tym reprezentującą ich Radą Osiedla, a interesem publicznym w postaci potrzeby realizacji połączenia drogowego omijającego historyczne Kowale.

Pierwsze plany miejscowe

Po raz pierwszy rezerwa na łącznik ul. Kwidzyńskiej z ul. Kowalską pojawiła się w *miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulicy Kwidzyńskiej we Wrocławiu* (Uchwała nr XXXVI/823/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 28 grudnia 2012 r.) – w 2012 roku. Plan ten został sporządzony w oparciu o *Studium* z 2006 roku (ze zmianą z 2010 roku). Objął on tereny poniżej linii kolejowej - zarówno łącznika Kwidzyńska-Kowalska, jak i osiedla „Nowe Kowale” oraz obszary położone pomiędzy terenami kolejowymi, a Kanałem Nawigacyjnym rzeki Odry. Plan wyznaczał cały układ komunikacyjny, a więc łącznik oraz dopasowany do niego układ dróg obsługujących. W tym właśnie planie wyznaczono m.in. obecną ul. Grajewską, przy której usytuowane są Państwa

domy. Tereny bezpośrednio przyległe do łącznika zostały przeznaczone na zabudowę usługową, stanowiąc tym samym barierę przestrzenną dla terenów mieszkaniowych zaplanowanych w dalszej odległości - za usługami. Tak więc już na etapie planu miejscowego z 2012 r. wyraźnie wskazane zostało przeznaczenie oraz sposób zagospodarowania terenów w sąsiedztwie nowej ulicy - czyli łącznika Kwidzyńska-Kowska. Uchwalenie przez Radę Miejską w/w planu uruchomiło procesy inwestycyjne na tym obszarze, w tym m.in. budowę osiedla „Nowe Kowale”.

Inwestycja „Nowe Kowale”, tj. zespół budynków mieszkalnych jednorodzinnych dwulokalowych w zabudowie bliźniaczej przy ul. Grajewskiej, powstała na podstawie pozwoleń na budowę wydanych w 2015 r. i 2016 r. spółce S&P DEVELOPMENT Sp. z o.o. Wszystkie te decyzje zawierają zapis o zgodności projektu budowlanego rozpatrywanego zamierzenia budowlanego z ustaleniami *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulicy Kwidzyńskiej we Wrocławiu przyjętego uchwałą Nr XXXVI/823/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 28 grudnia 2012 r.* Dodatkowo akty notarialne, które zawarła S&P DEVELOPMENT Sp. z o.o. z przyszłymi mieszkańcami osiedla „Nowe Kowale” posiadają zapis o obowiązującym na tym terenie miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Tak więc należy tu wyraźnie podkreślić, że inwestycja mieszkaniowa oraz decyzje indywidualne o zakupie mieszkań w tym rejonie, nastąpiły z pełną świadomością o planowanym zagospodarowaniu wynikającym z obowiązującego planu miejscowego z 2012 roku.

Zmiana planów miejscowych

Po uchwaleniu nowego *Studium* w 2018 r. dokonano oceny aktualności *Studium* uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, którą przyjęto uchwałą Nr LV/1290/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 kwietnia 2018 r. Dokument ten wykazał m.in. potrzebę częściowej zmiany dwóch miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulicy Kwidzyńskiej we Wrocławiu przyjętego uchwałą Nr XXXVI/823/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 28 grudnia 2012 r. (Dz. Urzędowy Woj. Dolnośląskiego z 2014 r. poz. 2106 i 2642 oraz z 2020 r. poz. 1962) oraz
- miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru w rejonie ulic Działdowskiej i Tczewskiej we Wrocławiu przyjętego uchwałą Nr LXIV/1664/14 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2014 r. (Dz. Urzędowy Woj. Dolnośląskiego z 2014 r. poz. 4449 oraz z 2020 r. poz. 1962).

W związku z tym, w oparciu o uchwałę Nr V/95/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 21 lutego 2019 r., przystąpiono do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kwidzyńskiej, Kowskiej i Mydlanej we Wrocławiu. W nowym planie linie rozgraniczające łącznika Kwidzyńska-Kowska zostały wytyczone w oparciu o *Studium* 2018, a także w nawiązaniu do wniosków złożonych do projektu planu przez mieszkańców Osiedla Kowale. Teren łącznika wytyczony został w korytarzu wskazanym w obowiązującym *Studium*.

Warto tu podkreślić, że linie rozgraniczające teren pod łącznik - w nowym planie z 2020 r. - położone są w większej odległości od Państwa nieruchomości, w stosunku do linii rozgraniczających dla tej drogi w planie miejscowym z 2012 r., z którym - zgodnie z podpisywanymi przez Państwa aktami notarialnymi - zostaliście Państwo zaznajomieni. Także, w planie miejscowym z 2020 r., oprócz przesunięcia łącznika drogowego na wschód, wyznaczono dodatkowe tereny zieleni, których zadaniem będzie oddzielenie projektowanej drogi od zabudowy mieszkaniowej Osiedla Kowale.

Parametry łącznika

Plan miejscowy zarówno w wersji z 2012 r., jak i aktualny z 2020 r., określił dla łącznika nie tylko linie rozgraniczające, ale także zasady zagospodarowania. W wyznaczonym korytarzu, oprócz samej ulicy klasy zbiorczej, zarezerwowano tereny na chodniki, ścieżki rowerowe oraz zieleni. Wyznaczony korytarz ma umożliwić przeprowadzenie ulicy nad linią kolejową 292, aby odciążyć m.in. istniejący przejazd kolejowy na ul. Działdowskiej, przy której w bezpośrednim sąsiedztwie usytuowana jest zabudowa jednorodzinna. Istotne jest przy tym, że zarezerwowany teren nie przewiduje realizacji ulicy w przekroju

dwujezdniowym, a jedynie „normalną” miejską ulicę o 7 m jezdni, a szerokość korytarza jest większa, ponieważ musi uwzględniać konieczność usytuowania ulicy na nasypie ziemnym wraz z wiaduktem nad koleją. Wielkość tych nasypów wynika bezpośrednio z wysokości zachowania niezbędnej skrajni nad linią kolejową 292.

Podnoszone przez Państwa podłączenie ul. Grajewskiej do łącznika (wynikające z planu miejscowego) miało na celu, nie tylko zapewnienie możliwości powiązania drogowego w miejscu skrzyżowania, ale także zapewnienia w sposób bezpieczny zorganizowania przejścia i przejazdu rowerowego pomiędzy pętlą tramwajowo-autobusową, a terenami usytuowanymi po północnej stronie łącznika. Natomiast kwestie techniczne rozwiązania skrzyżowania i dopuszczenia relacji skrętnych, a także organizacji przejść pieszych nie są przesądzone na etapie planu miejscowego. Rozwiązania szczegółowe wynikać będą z potrzeb analizowanych na dalszych etapach projektowych i pojawią się w dokumentacji technicznej łącznika.

Poprowadzenie łącznika w sposób opisany w petycji, a więc po południowej stronie pętli tramwajowej nie jest przebiegiem niemożliwym z punktu widzenia technicznego. Jednakże nie jest do zaakceptowania z przyczyn funkcjonalnych. Łącznik ma umożliwić obsługę terenów aktywności gospodarczej zlokalizowanych po jego wschodniej stronie – z pominięciem konieczności przejazdu przez historyczne Kowale.

Przebieg łącznika po stronie północnej daje czytelną kontynuację ulicy zbiorczej, której łącznik jest przedłużeniem. To optymalne usytuowanie biorąc pod uwagę rozkład ruchu i ustalenia jasnych zasad funkcjonowania na skrzyżowaniach.

Proces inwestycyjny oraz kwestie środowiskowe

Kwestie, które wskazują Państwo jako kluczowe dla zamieszkiwania w tym obszarze, takie jak hałas czy lokalizacja skrzyżowań oraz przejść pieszych, na tym etapie nie są jeszcze możliwe do rozstrzygnięcia, co więcej wiążą się bezpośrednio z zaistnieniem inwestycji w terenie. Obecnie dla łącznika nie ma jeszcze dokumentacji projektowej, a jego realizacja planowana jest nie wcześniej niż w 2024 roku.

Hałas, zwiększenie ruchu ciężarowego czy problem z dostępnością do pętli tramwajowej są tematami do określenia w szczegółach dopiero w dokumentacji technicznej. Szczegółowość tych rozwiązań wykracza poza zakres planu miejscowego, co uzasadnia ich brak na etapie planistycznym. To samo dotyczy także kwestii środowiskowych, które według Państwa zostały na etapie planistycznym pominięte. Nie ma tu mowy o pominięciu takiego zagadnienia. W planie miejscowym analizuje się te kwestie, ale nie dotyczą one tak szczegółowych zagadnień, jak np. wskazywane przez Państwa ekrany akustyczne.

Tu należy także wyjaśnić, że procedura sporządzania planu podlega opiniowaniu w zakresie zagadnień środowiskowych. Dnia 12 września 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu otrzymał pismo Prezydenta Wrocławia w sprawie zaopiniowania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kwidzińskiej, Kowalskiej i Mydlanej we Wrocławiu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. W dniu 10 października 2019 r. RDOŚ stwierdził, że realizacja ustaleń projektu planu, przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych, a także przy uwzględnieniu działań mających na celu zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań, nie powinna stanowić istotnego zagrożenia dla środowiska, w tym środowiska przyrodniczego.

Niezależnie od powyższego kwestie środowiskowe będą przedmiotem szczegółowej analizy na etapie sporządzania dokumentacji projektowej łącznika oraz uzyskania dla niego stosowych pozwoleń i uzgodnień w procesie przygotowania inwestycji. Uzyskanie pozwolenia na budowę wymaga wydania decyzji środowiskowej, a to rodzi potrzebę przygotowania odpowiednich materiałów do wniosku, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia. Elementy, które w szczególności musi zawierać karta informacyjna przedsięwzięcia są opisane w art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ważne, aby podkreślić przy tym, że zadaniem decyzji środowiskowej jest ukształtowanie planowanego przedsięwzięcia w taki sposób, aby

w jak najmniejszym stopniu mogło pogorszyć stan otoczenia, czyli to w decyzji są określone warunki na jakich może być prowadzona inwestycja drogowa. Obecnie jednak do tego etapu jeszcze nie doszło, a łącznik ma jedynie wyznaczony korytarz w dokumentach planistycznych.

Realizacja łącznika nie nastąpi jednak w najbliższym roku czy dwóch. Dlatego też już teraz możliwe są np. wyprzedzające działania związane z zagospodarowaniem terenu zieleni wyznaczonej jako bufor pomiędzy łącznikiem a zabudową mieszkaniową. Zapisy planu pozwalają np. na realizację nasadzeń zróżnicowanej zieleni mającej na celu „buforowanie” uciążliwości związanych z ulicami i oddzielenie istniejącej zabudowy od ulic, jeszcze przed uruchomieniem faktycznych procedur inwestycyjnych zmierzających do realizacji nowych ciągów komunikacyjnych.

Oczywistym jest też to, że uruchomienie nowej ulicy zbiorczej będzie wymagało zweryfikowania rozwiązań organizacji ruchu na całym ciągu ulic prowadzących ruch ciężarowy, w tym na ul. Kwidzyńskiej, której łącznik będzie przedłużeniem. Tym samym z pewnością zostaną przeanalizowane kwestie bezpieczeństwa pieszych, zarówno na przejściach, jak i wzdłuż ulicy.

Docelowy system drogowy w otoczeniu

Warto też podkreślić, że nie ma obecnie przesądzenia co do trasy prowadzenia ruchu ciężarowego, po wybudowaniu łącznika. Ulica Brucknera, o której Państwo wspominają jest brana pod uwagę jako możliwy etap przejściowy - do czasu budowy nowej ulicy zbiorczej łączącej ul. Kwidzyńską z ul. Kowską (w rejonie ul. Czajczej), dla której korytarz został wyznaczony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego zachodniej części obszaru rozwoju Kowale II we Wrocławiu (Uchwała nr XXIX/2253/04 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 listopada 2004 r.).

Na sposób funkcjonowania Kowal i wschodnich osiedli miasta będzie niewątpliwie miała też wpływ budowa Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Jest to inwestycja pozamiejska i prowadzona przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego jako część całego ciągu drogi wojewódzkiej. W maju br. została podpisana stosowna umowa pomiędzy Wykonawcą a Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei na wykonanie zadania pn. "Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98 - w formule 'zaprojektuj i wybuduj'".

Podsumowując, chcę Państwa uspokoić i jednocześnie zapewnić, że powstawanie łącznika drogowego Kwidzyńska-Kowska poprzedzone będzie opracowaniem odpowiedniej dokumentacji projektowej, w której uwzględnimy wszelkie aspekty podnoszone przez Państwa w petycji - w taki sposób, aby ostateczne rozwiązania zapewniały bezpieczne funkcjonowanie Państwa i innych mieszkańców osiedla.

Z uszanowaniem

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Eżbieta Urbanek

Do wiadomości:

1. Wydział Partycypacji Społecznej
2. Wydział Inżynierii Miejskiej
3. Biuro Rozwoju Wrocławia
4. a/a