

PETYCJA

w sprawie rozwiązań projektowych dla zadania „Budowa łącznika autostrady A4 ze Wschodnią Obwodnicą Wrocławia” w rejonie ul. Parkowej we wsi Wysoka

Na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 870), działając w interesie publicznym oraz w interesie własnym mieszkańców, wnosimy o uwzględnienie poniższych postulatów w dokumentacji projektowej opracowywanej dla ww. zadania (postępowanie DSDiK nr NI.2720.67.2026; koncepcja PROWAY Sp. z o.o., grudzień 2025 r.).

I. Stanowisko wnoszących petycję

Rozumiemy wagę planowanej inwestycji dla regionu i nie kwestionujemy potrzeby budowy łącznika A4–WOW. Inwestycja odciąży węzeł Bielany i aleję Karkonoską oraz poprawi dostęp do autostrady — także dla mieszkańców Wysokiej. Naszym celem nie jest blokowanie inwestycji.

Stanowczo sprzeciwiamy się natomiast rozwiązaniom, które przeniosą ruch tranzytowy na lokalne ulice Wysokiej — w szczególności włączeniu ul. Parkowej (drogi o charakterze wyłącznie lokalnym i mieszkalnym) do układu nowej drogi wojewódzkiej klasy G o prędkości projektowej 100 km/h, poprzez rondo turbinowe projektowane na przecięciu łącznika z drogą gminną Wysoka–Biestrzyków. Wnosimy ponadto o rzetelną analizę wariantu alternatywnego o mniejszej uciążliwości dla zabudowy mieszkaniowej (przekrój jednojezdniowy, przebieg odsunięty od zabudowy). Petycję wnoszą mieszkańcy miejscowości Wysoka; szczególnie dotknięta planowanymi rozwiązaniami jest zabudowa mieszkaniowa przy ul. Parkowej, jednak skutki inwestycji (wzrost natężenia ruchu, hałas) obejmą szerszy obszar miejscowości.

II. Postulaty

1. Zaprojektowanie układu drogowego w sposób uniemożliwiający wykorzystanie ul. Parkowej jako elementu układu komunikacyjnego łącznika — w szczególności zaprojektowanie ronda turbinowego bez wlotu dla ruchu samochodowego od strony ul. Parkowej (oznaczonej w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako droga publiczna klasy lokalnej (KDL)) — oraz zachowanie obecnego, wyłącznie lokalnego charakteru ulicy, ze ślepym zakończeniem dla ruchu samochodowego od strony łącznika, wraz z placem do zawracania. Dopuszczamy

połączenie ul. Parkowej z rondem wyłącznie ciągiem pieszo-rowerowym. Obsługa komunikacyjna Wysokiej powinna odbywać się przez przebudowywaną drogę powiatową DP1955D (ul. Lipowa) i węzeł A4 oraz — dla relacji wschodnich — od strony Biestrzykowa; funkcja ronda dla Biestrzykowa pozostaje w pełni zachowana.

2. Aktualizację materiałów wyjściowych do projektowania oraz ponowną analizę wariantową przebiegu trasy z opracowaniem dodatkowego wariantu (wariantu 4), uwzględniającego rzeczywisty, aktualny stan zagospodarowania terenu. Na podkładach mapowych wykorzystanych w koncepcji nie została odwzorowana nowsza część osiedla przy ul. Parkowej — budynki oznaczone w serwisie geoportal.gov.pl numerami 46–67 (łącznie 22 budynki, m.in. na działce ewidencyjnej nr 52/86) — podczas gdy w rzeczywistości są to budynki istniejące i zamieszkałe, a projektowane rondo wraz ze zjazdami zlokalizowano w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Rzeczywista odległość projektowanej infrastruktury od tej zabudowy jest istotnie mniejsza, niż wynika to z przedstawionych materiałów (orientacyjnie rzędu 100 m — do precyzyjnego ustalenia przez geodetę na mapie do celów projektowych). Wariant 4 powinien zakładać minimalizację oddziaływania inwestycji (w szczególności hałasu, wzrostu natężenia ruchu i pogorszenia warunków życia) na zabudowę mieszkaniową Wysokiej i Biestrzykowa, a wybór wariantu rekomendowanego do dalszych prac powinien zostać poprzedzony porównaniem wszystkich rozwiązań w oparciu o aktualne dane terenowe. Stan faktyczny w tym zakresie dokumentują Załączniki nr 2 i 3. Poglądową wizualizację postulowanego korytarza wariantu 4 — mającą charakter wyłącznie orientacyjny — zawiera Załącznik nr 4.
3. Ujęcie w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko — jako racjonalnego wariantu alternatywnego w rozumieniu art. 66 ust. 1 pkt 5 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 — rozwiązania obejmującego: (a) przekrój jednojezdniowy dwupasowy klasy G 1/2, dopuszczony wprost w pkt 1.5 i 2.1.1 OPZ, analogiczny do założeń wariantu 3 koncepcji, (b) przebieg możliwie maksymalnie odsunięty od istniejącej zabudowy mieszkaniowej przy ul. Parkowej, z dążeniem do zachowania możliwie największej odległości od tej zabudowy, oraz (c) alternatywne rozwiązanie obsługi komunikacyjnej Biestrzykowa oparte o istniejący układ drogowy w rejonie drogi powiatowej DP1954D, bez skrzyżowania na przedłużeniu ul. Parkowej — wraz z porównawczą analizą wariantów w zakresie klimatu akustycznego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wariant 4 powinien uwzględniać zasadę możliwie równomiernego rozłożenia oddziaływań inwestycji pomiędzy miejscowości Wysoka i Biestrzyków.
4. Ujęcie w prognozie ruchu (opracowywanej zgodnie z OPZ w pierwszej kolejności po podpisaniu umowy z projektantem) analizy ruchu wzbudzonego na drogach gminnych w Wysokiej, w tym na ul. Parkowej, oraz na ul. Lipowej (DP1955D) w obrębie zabudowy Wysokiej — w wariantach z połączeniem ul. Parkowej z łącznikiem i bez takiego połączenia — oraz rozstrzygnięcie przekroju drogi na podstawie wyników tej prognozy, wraz z przedstawieniem uzasadnienia liczbowego (z uwzględnieniem ruchu wzbudzonego) wykazującego, czy przekrój dwujezdniowy G 2/2 jest niezbędny dla zapewnienia przepustowości, czy też wystarczający jest przekrój jednojezdniowy G 1/2. Wnosimy ponadto o udostępnienie osobie reprezentującej wnoszących petycję założeń i wyników prognozy ruchu.
5. Ujęcie w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko punktów oceny klimatu akustycznego przy zabudowie ul. Parkowej i południowej części Wysokiej, a następnie zaprojektowanie wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zabezpieczeń: ekranów akustycznych lub wałów ziemnych oraz zieleni izolacyjnej od strony Wysokiej — ze

- szczególnym uwzględnieniem zabudowy mieszkaniowej po wschodniej stronie ul. Parkowej (m.in. dz. ewid. 52/86), położonej bezpośrednio od strony projektowanego łącznika i ronda — a także zastosowanie na łączniku nawierzchni o obniżonej hałaśliwości („cichej nawierzchni”).
6. Zaprojektowanie strefy wjazdowej („bramy”) do wsi Wysoka na ul. Lipowej (DP1955D), na styku przebudowywanego odcinka (prędkość projektowa 80 km/h) z istniejącą zabudową — z fizycznym wymuszeniem redukcji prędkości oraz doświetleniem istniejącego przejścia dla pieszych i rejonu przystanku autobusowego. Wnosimy ponadto o zabezpieczenie przeciwhałasowe na wysokości osiedla (ekrany akustyczne lub zieleni izolacyjna — o ile potrzeba taka wyniknie z analizy akustycznej) oraz o rozważenie ograniczenia tonażowego dla ruchu na kierunku od strony Karwian do Wysokiej, z wyłączeniem pojazdów komunikacji zbiorowej, pojazdów obsługi bytowej oraz dojazdu do posesji.
 7. Niezależnie od postulatu nr 3 — maksymalne odsunięcie osi łącznika od zabudowy mieszkaniowej Wysokiej w ramach korekt geometrii dopuszczonych w pkt 1.7 OPZ.
 8. Wyjaśnienie statusu oraz docelowej funkcji drogi oznaczonej na rysunkach koncepcji linią niebieską przerywaną w śladzie ul. Parkowej, kończącej się na terenach rolnych — w szczególności wskazanie, czy stanowi ona rezerwę pod przyszłe połączenie ul. Parkowej z projektowanym rondem.
 9. Zorganizowanie — przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach — spotkania informacyjnego i konsultacji społecznych z mieszkańcami Wysokiej, zgodnie z pkt 3.4.2 OPZ, który przewiduje taki obowiązek wykonawcy dokumentacji „w przypadku takiej konieczności”; niniejszą petycją wskazujemy, że konieczność taka zachodzi.
 10. Bieżące informowanie osoby reprezentującej wnoszących petycję o kluczowych etapach przygotowania inwestycji, w szczególności o złożeniu wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wszczęciu postępowania ZRID.
 11. Ujęcie w dokumentacji projektowej oraz w analizach środowiskowych wpływu inwestycji na zabytkowy park w Wysokiej przy ul. Lipowej (park z ok. 1900 r., wpisany do rejestru zabytków pod nr A/3857/537/W decyzją z 31.01.1984 r., wraz z zespołem folwarcznym), w tym na starodrzew oraz funkcję rekreacyjną i społeczną tego terenu. Wnosimy o przeanalizowanie wpływu zwiększonego natężenia ruchu na ul. Lipowej oraz na projektowanym łączniku na warunki przyrodnicze parku, jego klimat akustyczny oraz komfort użytkowników, a także o zaprojektowanie odpowiednich środków ochronnych ograniczających negatywne oddziaływania inwestycji. Z uwagi na wpis do rejestru zabytków wnosimy o uzgodnienie rozwiązań projektowych w tym zakresie z właściwym wojewódzkim konserwatorem zabytków.

III. Uzasadnienie

Planowana inwestycja będzie oddziaływać nie tylko na mieszkańców bezpośrednio sąsiadujących z projektowanym łącznikiem, ale również na całą miejscowość Wysoka. Nowy węzeł autostradowy oraz połączenie z Wschodnią Obwodnicą Wrocławia spowodują istotne zmiany w lokalnym układzie komunikacyjnym, w szczególności na ul. Lipowej, stanowiącej główną oś komunikacyjną miejscowości. Należy przy tym uwzględnić, że w związku z budową ostatniego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia planowane jest również powstanie kolejnego ronda na skrzyżowaniu z ul. Lipową, co dodatkowo zwiększy znaczenie tej drogi i może skutkować dalszym wzrostem natężenia ruchu. Szczególnej ochrony wymagają również walory rekreacyjne i przyrodnicze rewitalizowanego parku przy ul. Lipowej oraz komfort życia mieszkańców terenów położonych najbliżej planowanego łącznika, w szczególności osiedli przy ul. Parkowej i ul. Lipowej.

Ulica Parkowa jest dziś kameralną drogą lokalną, obsługującą wyłącznie zabudowę jednorodzinną. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego odcinek przylegający do zamieszkałych budynków oznaczono symbolem KDL — droga publiczna klasy lokalnej, której planistyczną funkcją jest obsługa bezpośredniego ruchu dojazdowego mieszkańców przyległych posesji; droga ta przebiega tuż przy ogrodzeniach i oknach domów. Co istotne, w żadnym z obowiązujących planów miejscowych ul. Parkowa nie ma przeznaczenia tranzytowego: na odcinku przylegającym do zabudowy mieszkaniowej jest drogą klasy lokalnej (KDL), a na dalszym, polnym odcinku — w obowiązującym planie z 2003 r. — drogą oznaczoną symbolem KDg, tj. gminną drogą gospodarczą transportu rolnego, śródpolną, służącą wyłącznie do obsługi terenów rolnych, przebiegającą w terenie oznaczonym jako grunty rolne (RP). Włączenie tej drogi w układ łącznika prowadzącego do węzła autostradowego byłoby zatem sprzeczne z jej przeznaczeniem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Stan ten dokumentują Załączniki nr 5 i 6.

Wpięcie ul. Parkowej w układ łącznika uczyniłoby z niej naturalny skrót pomiędzy Wysoką (i dalej południowymi osiedlami Wrocławia) a nowym węzłem autostradowym. Ruch wzbudzony zostałby wprowadzony bezpośrednio pomiędzy domy, na drogę, z której codziennie korzystają piesi, w tym dzieci. Brak fizycznego połączenia dla ruchu samochodowego — z dopuszczeniem wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego — jest najprostszym i najskuteczniejszym sposobem ochrony mieszkańców przed hałasem i spaliniami oraz zapewnienia bezpieczeństwa.

Podkreślamy, że oddziaływanie inwestycji na pobliskie osiedla będzie miało charakter skumulowany: zabudowa przy ul. Parkowej zostanie objęta z trzech stron ciągami o rosnącym natężeniu ruchu — od zachodu ul. Lipową, która stanie się dojazdem do węzła A4 (z kontynuacją ruchu przez wieś, m.in. w kierunku ul. Kutrzeby), od południa łącznikiem, a od wschodu drogą gminną prowadzącą do projektowanego ronda i dalej w kierunku ul. Grota-Roweckiego; presja ruchu będzie dodatkowo rosła wraz z rozwojem kolejnych odcinków Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Już dziś na ul. Lipowej występuje duży ruch pieszych, funkcjonuje przejście dla pieszych i przystanek autobusowy, a zamontowane progi zwalniające potwierdzają, że problem nadmiernej prędkości został tam zdiagnozowany. Przy ul. Lipowej znajduje się ponadto zabytkowy park (wpisany do rejestru zabytków), którego warunki przyrodnicze, klimat akustyczny i funkcję rekreacyjną wzrost ruchu może istotnie pogorszyć. Tym bardziej niedopuszczalne byłoby domknięcie tego układu czwartym źródłem ruchu — wlotem od strony ul. Parkowej.

Szczególnie istotne jest, że w materiałach projektowych przebieg trasy opisano jako prowadzący przez „tereny niezabudowane, pola i łąki”, podczas gdy w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego ronda funkcjonuje obecnie zamieszkałe osiedle domów jednorodzinnych. Porównanie aktualnej ortofotomapy z serwisu geoportal.gov.pl (Załącznik nr 2) z fragmentem podkładu wykorzystanego w koncepcji (Załącznik nr 3) pokazuje, że istotna część istniejących, zamieszkałych budynków osiedla — nowsza zabudowa oznaczona numerami 46–67 (łącznie 22 budynki), położona najbliżej projektowanej trasy — nie została odwzorowana na rysunkach stanowiących podstawę analizy wariantowej; podkład ujmuje jedynie starszą część osiedla. Oznacza to, że ocena oddziaływania inwestycji — w zakresie hałasu, bezpieczeństwa, jakości życia oraz wpływu na wartość nieruchomości — mogła zostać oparta na nieaktualnych danych, a część założeń przyjętych na etapie koncepcji wymaga weryfikacji przed wyborem wariantu rekomendowanego do dalszych prac projektowych.

Za rezygnacją z wlotu od strony ul. Parkowej przemawiają również względy techniczne i kosztowe. W korytarzu inwestycji przebiegają strategiczne sieci magistralne: dwutorowa napowietrzna linia elektroenergetyczna wysokiego napięcia 110 kV (S-171/172), dla której miejscowy plan ustala strefę ochronną 19 m od osi z zakazem lokalizacji obiektów przeznaczonych na stały pobyt ludzi, oraz gazociąg wysokiego ciśnienia DN350 i DN300 (ze strefami ochronnymi 15–20 m). Przebieg tych sieci w rejonie projektowanej trasy potwierdza rysunek obowiązującego planu (Załącznik nr 6). Ograniczenie liczby wlotów

upraszcza geometrię skrzyżowania i zmniejsza zajętość terenu w rejonie tych kolizji, co sprzyja obniżeniu kosztów oraz ryzyk realizacyjnych inwestycji.

Postulaty nr 3–4 znajdują wprost oparcie w przepisach i dokumentach zamówienia: ustawa wymaga, aby raport o oddziaływaniu na środowisko zawierał opis racjonalnego wariantu alternatywnego, a OPZ dopuszcza zarówno przekrój G 1/2, jak i G 2/2, pozostawiając rozstrzygnięcie prognozie ruchu. Zasadne jest zatem, aby analiza wariantowa objęła także przekrój jednojezdniowy oraz przebieg odsunięty od zabudowy mieszkaniowej, a wybór przekroju został uzasadniony danymi liczbowymi i uwzględniał klimat akustyczny osiedli Wysokiej. Priorytetem powinno być przy tym ograniczanie hałasu u źródła — poprzez dobór przekroju, przebiegu trasy oraz nawierzchni o obniżonej hałaśliwości — a przewidziane w postulatcie nr 5 środki ochrony (ekrany akustyczne, waly ziemne, zieleń izolacyjna) powinny stanowić niezbędne uzupełnienie tych działań.

Podkreślamy, że postulat nr 1 jest neutralny dla funkcji łącznika: nie kwestionujemy ani jego budowy, ani samego ronda — wnosimy o korektę jednego elementu obsługi terenu przyległego, przy zachowaniu skomunikowania Biestrzykowa oraz pełnej dostępności Wysokiej przez ul. Lipową i węzeł A4. Pozostałe postulaty mieszczą się w ramach obowiązujących procedur środowiskowych i zapisów OPZ.

Decyzje o zamieszkaniu w tej części Wysokiej podejmowaliśmy w zaufaniu do jej dotychczasowego, lokalnego charakteru. Oczekujemy, że koszty regionalnej inwestycji nie zostaną przeniesione na bezpieczeństwo i zdrowie mieszkańców jednej ulicy. Deklarujemy gotowość do dialogu i udziału w spotkaniach. Jednocześnie informujemy, że wnoszący petycję zgłaszają swój udział i uwagi w postępowaniu w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach niezwłocznie po jego wszczęciu.

IV. Zgoda na ujawnienie danych (art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach)

Wyrażam zgodę / nie wyrażam zgody* na ujawnienie na stronie internetowej adresata petycji danych osobowych osoby reprezentującej podmiot wnoszący petycję. Pozostałe osoby wnoszące petycję (Załącznik nr 1) nie wyrażają zgody na ujawnienie swoich danych. (*niepotrzebne skreślić)

.....

Załączniki:

1. Załącznik nr 1 — Lista osób wnoszących petycję (z podpisami).
2. Załącznik nr 2 — Ortofotomapa z serwisu geoportal.gov.pl, przedstawiająca aktualną zabudowę osiedla przy ul. Parkowej, z zaznaczeniem budynków nr 46–67 (m.in. dz. ewid. 52/86) nieodwzorowanych na podkładzie koncepcji.
3. Załącznik nr 3 — Fragment podkładu mapowego wykorzystanego w koncepcji, z widocznym brakiem pełnego odwzorowania ww. zabudowy.
4. Załącznik nr 4 — Poglądowa wizualizacja alternatywnego korytarza przebiegu łącznika (wariant 4), opracowana przez mieszkańców wyłącznie w celu zobrazowania postulatu możliwie równomiernego odsunięcia trasy od zabudowy Wysokiej i Biestrzykowa; przebieg ma charakter orientacyjny i nie stanowi propozycji technicznej ani projektu drogi.
5. Załącznik nr 5 — Wydruk z systemu planów miejscowych (WROSIP) dla obowiązującego planu z 2023 r., obejmującego zabudowę przy ul. Parkowej, z oznaczeniem drogi symbolem KDL (droga klasy lokalnej).
6. Załącznik nr 6 — Wydruk z systemu planów miejscowych (WROSIP) dla planu z 2003 r., obejmującego dalszy (połny) odcinek ul. Parkowej, z oznaczeniem drogi

Załączniki nr 2 i 3 do petycji

Dotyczy: petycji w sprawie rozwiązań projektowych dla zadania „Budowa łącznika autostrady A4 ze Wschodnią Obwodnicą Wrocławia” w rejonie ul. Parkowej we wsi Wysoka.

Porównanie aktualnego stanu zabudowy ze stanem odwzorowanym na podkładzie wykorzystanym w koncepcji.

Załącznik nr 2 — stan aktualny (ortofotomapa, geoportal.gov.pl)

Zdjęcie lotnicze osiedla przy ul. Parkowej: istniejące, zamieszkałe budynki jednorodzinne nr 17–67 (obrysy czerwone). Żółtą linią zaznaczono nowszą część osiedla — budynki nr 46–67 (22 budynki, m.in. dz. ewid. nr 52/86) — która nie została odwzorowana na podkładzie wykorzystanym w koncepcji (por. Załącznik nr 3), a położona jest najbliżej projektowanej trasy. Po wschodniej stronie zabudowy ul. Parkowa przechodzi w drogę polną prowadzącą w kierunku projektowanego ronda (poza kadrem, na wschód).



Załącznik nr 3 — podkład koncepcji

Ten sam obszar na podkładzie wykorzystanym w koncepcji: nowsza część osiedla (budynki nr 46–67) nie została odwzorowana — podkład ujmuje jedynie starszą zabudowę. Rondo wraz ze zjazdami (oznaczenie niebieskie) zaprojektowano w bezpośrednim sąsiedztwie nieodwzorowanej zabudowy.



Zestawienie powyższych materiałów wskazuje, że istotna część istniejącej, zamieszkałej zabudowy osiedla (budynki nr 46–67) nie została uwzględniona na rysunkach stanowiących podstawę analizy wariantowej. Rzeczywista odległość projektowanej infrastruktury (łącznika i ronda) od tej zabudowy jest istotnie mniejsza, niż wynika to z materiałów koncepcyjnych — dokładną odległość należy ustalić na mapie do celów projektowych. Powyższe uzasadnia wniosek o aktualizację materiałów wyjściowych do projektowania oraz o ponowną analizę wariantową przebiegu trasy (postulat nr 2 petycji).

Załącznik nr 4 — Poglądowa wizualizacja alternatywnego korytarza przebiegu łącznika (wariant 4)

Dotyczy: petycji w sprawie rozwiązań projektowych dla zadania „Budowa łącznika autostrady A4 ze Wschodnią Obwodnicą Wrocławia” w rejonie ul. Parkowej we wsi Wysoka.



Opis: Załącznik przedstawia poglądową wizualizację alternatywnego korytarza przebiegu łącznika A4–WOW, opracowaną przez mieszkańców wyłącznie w celu zobrazowania postulatu możliwie równomiernego odsunięcia projektowanej trasy od zabudowy mieszkaniowej Wysokiej i Biestrzykowa. Przedstawiony przebieg ma charakter orientacyjny i nie uwzględnia szczegółowych uwarunkowań technicznych, środowiskowych ani własnościowych, które powinny zostać zweryfikowane przez projektanta na etapie analiz wariantowych. Rysunek nie stanowi propozycji technicznej ani projektu drogi.

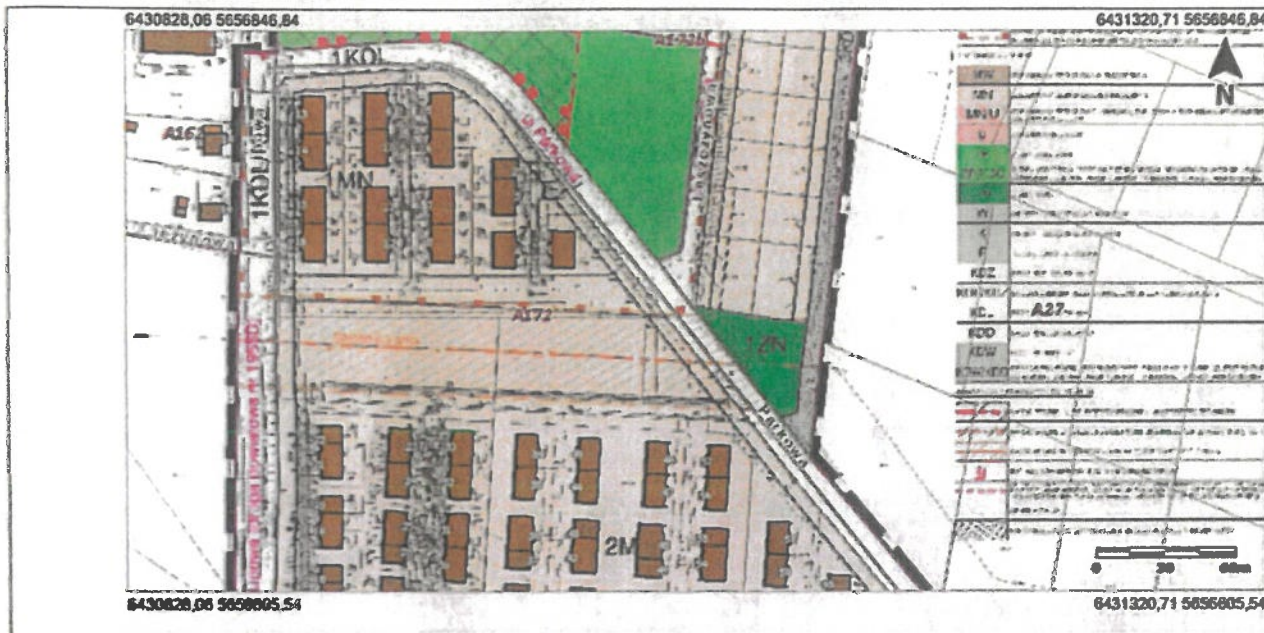
Załączniki nr 5 i 6 do petycji

Dotyczy: petycji w sprawie rozwiązań projektowych dla zadania „Budowa łącznika autostrady A4 ze Wschodnią Obwodnicą Wrocławia” w rejonie ul. Parkowej we wsi Wysoka.

Klasyfikacja ul. Parkowej w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Załącznik nr 5 — plan miejscowy z 2023 r. (odcinek przy zabudowie mieszkaniowej)

Wydruk z systemu planów miejscowych (WROSIP), skala 1:2000. Ul. Parkowa na odcinku przylegającym do zabudowy jednorodzinnej (tereny MN) oznaczona symbolem KDŁ — droga publiczna klasy lokalnej (oznaczenie „1KDŁ” po lewej stronie rysunku). Plan nie przewiduje dla tej drogi funkcji tranzytowej.



Załącznik nr 6 — plan miejscowy z 2003 r. (dalszy, połny odcinek)

Wydruk z systemu planów miejscowych (WROSIP), skala 1:5000. Dalszy odcinek ul. Parkowej oznaczony symbolem KDg — gminna droga gospodarcza transportu rolnego, śródpolna, służąca do obsługi terenów rolnych, w terenie oznaczonym jako grunty rolne (RP). Na rysunku podpisane są również przebiegające w rejonie trasy sieci magistralne: linia WN 110 kV (S-171/172) oraz gazociąg DN350 (Obwodnica Wrocławska, 6,3 MPa).



Oba rysunki potwierdzają, że ul. Parkowa w żadnym z obowiązujących planów miejscowych nie ma przeznaczenia tranzytowego: na odcinku zabudowanym jest drogą klasy lokalnej (KDŁ), a na odcinku połnym — gminną drogą gospodarczą transportu rolnego (KDg) w terenie rolnym (RP). Włączenie tej drogi w układ łącznika prowadzącego do węzła autostradowego byłoby sprzeczne z jej przeznaczeniem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (postulat nr 1 petycji). Wydruki mają charakter poglądowy (źródło: WROSIP / serwis.wrosip.pl).

