



Jaka będzie aleja Północna?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

ZAŁĄCZNIK 1 – NOTATKA Z E-SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO

Szczegółowe informacje

E-spotkanie konsultacyjne odbyło się 31.01 na platformie Clickmeeting. Biuro Zrównoważonej Mobilności UM Wrocławia reprezentowali dyrektor Monika Kozłowska-Święconek, Anna Rygała i Adam Więcek. Firmę odpowiedzialną za projekt Alei Północnej (BBKS-PROJEKT Sp. z o.o) reprezentowali Marek Suchy, Tomasz Czerwiec, Paweł Waligóra, Gabriel Suchy, Kamil Barski i Krzysztof Kręciproch. Spotkanie moderował Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich). W spotkaniu wzięły udział 82 osoby.

Przebieg spotkania

Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia agendy i zasad uczestnictwa w spotkaniu. Następnie przedstawione zostały osoby reprezentujące Biuro Zrównoważonej Mobilności i firmę BBKS-PROJEKT Sp. z o.o. Kolejnym elementem spotkania była prezentacja projektu drogi, z uwzględnieniem pokazu krótkiej wizualizacji wideo zaprojektowanej drogi. Po prezentacji i wypowiedziach przedstawicieli Urzędu Miasta i projektantów, moderator przeszedł do pytań, które uczestnicy spotkania mogli zadawać wykorzystując czat spotkania. Na pytania odpowiadali urzędnicy lub przedstawiciele BBKS-PROJEKT Sp. z o.o. Spotkanie zakończyło się wraz z podsumowaniem dyskusji i przypomnieniem o innych sposobach



zgłaszania opinii na temat konsultowanego tematu oraz dyżurach konsultacyjnych z udziałem projektantów.

OPINIE ZGŁOSZONE PODCZAS E-SPOTKANIA

Zachowano pisownię oryginalną.

L.p.	Opinia
1	Czy planuje się ekrany akustyczne na wysokości zbiornika wodnego?
2	Czy planuje się ekrany akustyczne na wysokości osiedla Sołtysowice?
3	W jaki sposób zostanie rozszerzona ulica Sołtysowicka na odcinku od Gimnazjalnej w stronę obiektu sportowego? Droga nie jest przystosowana do ruchu pojazdów ciężarowych. Czy dojście młodzieży do boiska i mieszkańców okolicznych domów jednorodzinnych będzie uwzględnione w planie bezpieczeństwa (pasy zwalniające, oświetlenie, słupki na chodnikach itd.)?
4	O jakiej porze roku były wykonywane analizy ruchu?
5	W jakiej odległości od budynków mieszkalnych na Sołtysowicach będzie aleja? Czy planowane są ekrany akustyczne?
6	Dlaczego nie planuje się budowy przystanków autobusowych w pobliżu skrzyżowania al. Północna/ ul. Sołtysowicka?
7	Czy badania dotyczące modelowania ruchu pod projektowaną inwestycję będą podane do wiadomości publicznej?
8	Czy jednojezdniowy przekrój jest już przesądzony, a jeśli tak to czy planuje się rezerwę terenową na drugą jezdnię?



9	Czy wyniki modelowania akustycznego zostaną podane do opinii publicznej?
10	Kiedy planowane jest wydzierżawienie ogródków działkowych na Rod Polanka? Czy wydzierżawienie będzie obejmowało cały teren ROD Polanka czy częściowo?
11	Czy przystanki autobusowe będą miały zatoczki ,które nie będą utrudniały ruchu pozostałych pojazdów ?
12	Czy pomiędzy Laskiem Sołtysowickim o lasami łęgowymi w międzywalu nie powinno być zaplanowane przejście dla ssaków?
13	Które ogrody działkowe będą wywłaszczane w całości a które w części?
14	Czy można zmienić plan zagospodarowania przestrzennego z 2007 roku i odsunąć budowę drogi na północ od wału przeciwpowodziowego?
15	Jeżeli odległość od wałów jest ustalona przepisami to dlaczego droga nie powstanie po północnej stronie wałów?
16	Jak zabezpieczona będzie ulica Sołtysowicka na uwzględnionym odcinku? Będą zrobione pasy zwalniające? W jaki sposób ma zostać monitorowane natężenie ruchu?
17	Czy miasto dysponuje środkami finansowymi na budowę odcinka I i II?
18	Czy rozważano dwupoziomowe skrzyżowanie z Krzywoustego?
19	Proszę uwzględnić jak najwięcej nasadzeń szpalerowych, by nowa droga była prawdziwą aleją! Jeśli da się nawet na niektórych



	odcinkach da się wprowadzić po dwa szpalery drzew po każdej stronie, to proszę to uwzględnić.
20	Kolejne pytanie - czy prowadzone były analizy ruchu pieszego, skoro zapewnione są tak olbrzymie względem obszaru jezdni pasy zieleni, chodników i dróg rowerowych? Czy na drodze jest przewidziany tak intensywny ruch pieszy i rowerowy, czy jest to zachcianka projektantów i urzędu miasta?
21	Czy analizy uwzględniają zwiększenie natężenia ruchu na al. Poprzecznej po oddaniu odcinka nr.1? Jakie są reakcje na to zwiększenie?
22	Proszę planować nasadzenia drzew tak, aby drzewa te dawały w przyszłości cień przede wszystkim dla pieszych i rowerzystów. Sadzenie drzew dla aut nie ma sensu.
23	Czy rozważano poszerzenie skrzyżowania z łącznikiem ul. Poprzecznej do 2 pasów na wprost, 2 lewoskrętów - wydaje się, iż to skrzyżowanie będzie miało najbardziej skomplikowaną więźbę ruchu (również pieszo-rowerowego), a nie różni się od skrzyżowań z Sołtysowicką czy Redycką, które przeniosą docelowo mniejszy ruch.
24	Co z połączeniem ul. Przejazdowej z ogródkami działkowymi po północnej stronie planowanej Alei? Nie jest ono wymienione pośród tych 7 planowanych skrzyżowań.
25	Jak będzie wyglądało przejście/przejazd na północ od skrzyżowania z łącznikiem Poprzeczna - na granicy odcinka I. Z mapy nie widać czy da się tam przekroczyć jezdnię.



26	czy planowane są remonty dróg dojazdowych do projektowanej alei Północnej?
27	Al. Poprzeczna jest w fatalnym stanie technicznym. Wybudowanie odcinka pierwszego inwestycji spowoduje dodatkowe obciążenie tej ulicy. Od roku 2017 pojawiają się informacje o jej remoncie które nie dochodzą do skutku. Czy wybudowanie odcinka 1 nie jest determinowane remontem al. Poprzecznej by jej przejezdność nie zniweczyła inwestycji poprzez brak przepustowości ?
28	Które ogrody działkowe będą likwidowane w całości a które w części?
29	Czy na na odcinku przez Poświętne będą stosowane jakieś rozwiązania wygłuszające hałas poza drzewami? Możliwe są niskie wały wygłuszające ?
30	Jaka będzie odległość od jezdni do zabudowań na osiedlu Sołtysowice? Nie może być 100 metrów bo w tej chwili wały są ~100m od zabudowań...
31	Czy możliwa jest jednoczesna realizacja Alei i brakującego odcinka drogi rowerowej na ul. Kamieńskiego w stronę centrum? Brakuje jakieś 100 m.
32	Jakie są planowane terminy realizacji Alei
33	Jakie drzewa są planowane w nasadzeniach na Poświętnym. Czy będą też krzewy?
34	Gdzie są planowane przystanki pomiędzy Żmigrodzką a Kamieńskiego?



35	Czy będzie zaplanowana mała retencja wody - by zasilać wodą pasy zieleni?
36	Czy ekrany akustyczne będą pokryte pnączami?
37	Myślę, że jest bardzo prosta szansa na sprawdzenie modelowania ruchu - i uspokojenie mieszkańców miasta - wykonanie liczenia samochodów na ulicy Kasprowicza oraz Redyckiej (bo te dwie drogi przenoszą ruch wschód - zachód) w szczytach komunikacyjnych, następnie zsumowanie ze sobą i porównanie z maksymalnym natężeniem ruchu na przyszłej Alei Północnej. Proszę o odniesienie się do tego.
38	Dlaczego na Krzywoustego nie wykorzystacie ślimaka z Kowalskiej.... - i zrobić porządnie dwupoziomowe?
39	Jakiej szerokości są planowane pasy zieleni i czy będzie barierowa?
40	W jakim celu są ścieżki rowerowe skoro obok jest Wał który do tego służy? Nie można wykorzystać przewidzianych traktów rowerowych na dodatkowy pas ruchu?
41	Czy będą ławki dla osób starszych?
42	Czy jak zostaną zaplanowane panele akustyczne, oświetlenie drogi etc. to czy zostaną przeprowadzone ponowne konsultacje?
43	Czy rozwiązania projektowe minimalizujące wpływ inwestycji na przyrodę będą opracowane przy udziale specjalistów przyrodników?
44	Jakie rozwiązania projektowe przewidziano w celu minimalizacji zanieczyszczenia sztucznym światłem na siedliska przyrodnicze?



45	Czy zostały zinwentaryzowane szlaki migracji i w związku z tym czy planowana jest budowa przepustów pod drogą, a materiał na ścieżki rowerowe uwzględnia potrzeby migrujących drobnych zwierząt, głównie płazów?
46	Czy robiono analizy emisji CO2?
47	Czy do danych przyrodniczych, uwzględnionych w projektowaniu włączono informacje przesłane od strony społecznej do Wrocławskich Inwestycji, pochodzące z baz przyrodniczych i od ekspertów przyrodniczych?
48	Kiedy zostanie opublikowany raport z inwentaryzacji przyrodniczej?
49	Czy przy ogródkach działkowych polanka (obok którego znajduje się osiedle) w związku z budową trasy powstaną ekrany dźwiękoszczelne?
50	Dlaczego jezdnia jest tak daleko od wałów - i kawałkuje jeszcze bardziej ogródki działkowe.
51	Jak zaprojektowano ochronę przed hałasem lasu sołtysowickiego (przy prędkościach jak na nowaka jeziorańskiego straci on całkowicie sens wypoczynkowy)
52	Ile budynków zostanie rozebranych w związku z budową?
53	Czy planowane są tylko połączenia autobusowe pętli Sołtysowice i Poświętnego? Przystanki zaplanowano tylko przy łączniku z ulicą Redycką i dalej w stronę Poświętnego. Czy to znaczy, że w stronę Korony komunikacja autobusowa nie jest planowana? Proszę przemyśleć uruchomienie linii okólnej autobusowej.



54	Co w projekcie może zostać jeszcze zmienione?
55	Dlaczego trasa jest tak blisko zbiorników wodnych w lesie sołtysowickim?
56	Ile będzie połączeń w poprzek drogi do wałów (poza estakadą)?
57	Proszę więcej szczegółów o łączniku z Poprzeczną.
58	Witam, przy ul. Redyckiej na wysokości firmy Fonbud jest droga ppoż na działce 2/18 będąca w zarządzie Agencji Mienia Wojskowego - jestem najemcą dużej części tej działki i prowadzę tam obiekt sportowo - rekreacyjny i jest to jedyna droga dojazdowa. Planowane są zjazdy drogowe na tą drogę i zjazdy ścieżki rowerowej. Czy podczas budowy drożność tej drogi może być zachowana?
59	Czy rozpoczęcie odcinka 1 jest gwarancją odcinka 2?
60	Odcinek 1 jest samodzielnie BEZ SENSU. Z poprzecznej zrobicie autostradę i nic nie rozwiążecie.
61	Dlaczego aleja Północna w 2 odcinku nie może przebiegać na północ wału przeciwpowodziowego, z dala od lasu i części Sołtysowic?
62	Czy pojawią się przejścia dla zwierząt na odcinku przecięcia lasu Sołtysowickiego?
63	Jakie są analizy wpływu powstania trasy na Las Sołtysowicki?
64	Dlaczego przystanki pozwalają na wjazd komunikacji zbiorowej na Aleję przy ul. Redyckiej, ale brak przystanków przy skrzyżowaniu z Sołtysowicką oraz łącznikiem Poprzecznej oraz ew. koło Kanału



	Sołtysowickiego, gdzie gęstość zaludnienia jest większa niż przy skrzyżowaniu z Redycą?
65	Projektowane są skrzyżowania ze światłami. Czy nie lepiej byłoby zrobić rondo?
66	W jakiej odległości od planowanej drogi planowane są likwidacje ogrodów działkowych?
67	Jakie plany ma miasto na obsługę ruchu lokalnego na poprzecznej - do tej pory ten temat Miasto w 120% ignorowało. Czy są plany uspokojenia ruchu na Poprzecznej?
68	Kto wyszedł w realiach wrocławskich z założenia Vmax 60 km/h dla obliczeń?, Czy będzie na trasie kontrola prędkości?
69	Co z działkami pomiędzy nową drogą a wałem przeciwpowodziowym? Jest wiele działek które przez to że droga przeprowadzona jest tak daleko od wału pozostaną pomiędzy nimi. Czy będą one dalej funkcjonować czy zostaną zniszczone?
70	Czy jest przewidziane przejście dla pieszych pomiędzy lasem sołtysowickim a wałem przeciwpowodziowym na wysokości zbiorników wodnych?
71	Niestety kolejna inwestycja robiona półśrodkami, po jednym pasie ruchu, może być problematyczne w perspektywie rozbudowy osiedli na przykład pomiędzy ulicami poświęcka oraz kamieńskiego
72	Czy projekt uwzględnia zmiany w natężeniu ruchu wynikające z połączenie z aleją północną np.skrzyżowania Sołtysowicka/Redycka?



73	Proszę o konsultację projektu z pogotowiem ratunkowym w kontekście dojazdu do szpitali (Koszarowa oraz Kamieńskiego).
74	W których miejscach będzie to aleja wyniesiona a w których na poziomie gruntu?
75	Kiedy mają zacząć się prace budowlane?
76	Skąd tak duża liczba drzew do wycięcia na odcinku 1?
77	Lepiej nie wycinać bo nasadzenie zastępcze to raz karłowate odmiany dwa nic na już nie dadzą.
78	Jak planujecie Państwo rozwiązać kwestie ewentualnych kolizji ze zwierzętami w okolicach Lasu Sołtysowickiego? Siatki wzdłuż drogi?
79	Kiedy planowane są wydzierżawienia działek na odcinku 2?
80	Jaki jest przelicznik nowych nasadzeń do drzew wieloletnich i do cennych okazów? Co ze zwierzętami i ptactwem, które zamieszkują tereny nad Widawą?
81	Czy zanim Panowie z BBKS-PROJEKT stworzyli prezentację, pytali Wody Polskie, ROD Wrocław, Wrocławską Ochronę Klimatu o ich stanowisko?
82	Czy droga usytuowana pomiędzy potokiem sołtysowickim a kanałem odpływowym będzie skrzyżowana z aleją Północną czy będzie przejazd pod jezdnią? Te obiekty mostowe są oddalone od siebie o około 100m - czy to znaczy że będzie w tym miejscu podniesiona jezdnia alei i wykonany będzie przepust pod jezdnią dla tej drogi ppoż?



83	W jaki sposób zostanie rozszerzona ulica Sołtysowicka na odcinku od Gimnazjalnej w stronę obiektu sportowego? Droga nie jest przystosowana do ruchu pojazdów ciężarowych.
84	Czy dojście młodzieży do boiska i mieszkańców okolicznych domów jednorodzinnych będzie uwzględnione w planie bezpieczeństwa (pasy zwalniające, oświetlenie, słupki na chodnikach itd.)?
85	O jakiej porze roku były wykonywane analizy ruchu?
86	W stawie w Lesie Sołtysowickim już teraz jest mało wody. Jak prace wpłyną na poziom wód gruntowych w Lesie Sołt.? Na podstawie podobnych inwestycji czy spodziewany jest spadek poziomu wód?
87	Dlaczego nie planuje się budowy przystanków autobusowych w pobliżu skrzyżowania al. Północna/ ul. Sołtysowicka?
88	Jak planujecie Państwo obsługę budowy - (czy jak zwykle okoliczne ulice zostaną zniszczone?)
89	Czy badania dotyczące modelowania ruchu pod projektowaną inwestycję będą podane do wiadomości publicznej?
90	Proszę o wskazanie okresu powstawania oraz metodyki prowadzenia badania intensywności ruchu. Budują Państwo chodnik i pas zieleni, a nie jezdnię (w pewnych odcinkach wymiarami przekracza kilkakrotnie wymiar planowanych jezdni). Dodatkowo, na drodze "tranzytowej" planują Państwo 7 skrzyżowań wraz z sygnalizacją świetlną i zbiorkom. Mieszkańcy od lat czekają na drogę i oczekiwali co najmniej dwupasmowe drogi. Projektowany projekt drogi przewiduje prędkość 50km/h, podczas



	gdy opiewa drogi wlotowe z prędkością dopuszczalną 70km/h (Obwodnica Śródmiejska, Krzywoustego). W tym momencie na osiedla północne jedyne trasy prowadzą przez wąskie gardła - wiadukt na Boya-Żeleńskiego, przejazd na ul. Poprzecznej, itp. Olbrzymia ekspansja osiedli Poświętne i Sołtysowice, codzienne korki na wszystkich dojazdach na w/w osiedla sprawiają, że proponowany projekt jest po prostu śmieszny.
91	Czy wyniki modelowania akustycznego zostaną podane do opinii publicznej?
92	Kiedy planowane jest wydzierżawienie ogródków działkowych na Rod Polanka? Czy wydzierżawienie będzie obejmowało cały teren ROD Polanka czy częściowo?
93	Dzień Dobry. Obecnie dolina Widawy w międzywale jest cichym spokojnym miejscem, bez oświetlenia i z bardzo dużą liczbą dzikich zwierząt. Czy nie zasadna jest budowa ekranu od strony doliny Widawy, by ten teren dalej pozostał cichy i spokojny. Obecnie wały są cichym miejscem spacerowym. Powinny dalej takim miejscem zostać.
94	Czy pomiędzy Laskiem Sołtysowickim o lasami łęgowymi w międzywale nie powinno być zaplanowane przejście dla ssaków?
95	Które ogrody działkowe będą wyłączone w całości a które w części?



ZAŁĄCZNIK 2 – NOTATKA ZE SPOTKANIA DLA PRZEDSTAWICIELI RAD OSIEDLI 2.02.2023 r.

Szczegółowe informacje

Spotkanie konsultacyjne dla przedstawicieli Rad Osiedli odbyło się 20.02 w Odlocie. Strefie Partycypacji przy ulicy Piłsudskiego 34, w godzinach 17:30 - 19:30. Urząd Miasta reprezentowały: Elżbieta Urbanek (dyrektorka Departamentu Infrastruktury, Monika Kozłowska-Święconeń (dyrektorka Biura Zrównoważonej Mobilności) oraz Elwira Nowak (dyrektorka Wydziału Inżynierii Miejskiej). Wrocławskie Inwestycje reprezentował Adrian Werbik. Firmę odpowiedzialną za projekt Alei Północnej (BBKS-PROJEKT Sp. z o.o) reprezentował Marek Suchy. W spotkaniu wzięli także udział Krzysztof Ziental i Urszula Bandurowska (WSS). Spotkanie moderowali Tadeusz Mincer oraz Daria Sudoł (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich). W spotkaniu wzięło udział 15 osób.

Przebieg spotkania

Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia jego agendy. Następnie przedstawione zostały osoby reprezentujące Biuro Zrównoważonej Mobilności, Wrocławskie Inwestycje i firmę BBKS-PROJEKT Sp. z o.o. Kolejnym elementem spotkania była prezentacja projektu drogi, z uwzględnieniem pokazu krótkiej wizualizacji wideo zaprojektowanej drogi. Następnym elementem spotkania była możliwość zadawania pytań i zgłaszania opinii do projektu przez przybyłych Radnych Osiedli. Na pytania odpowiadali projektanci oraz przedstawiciele Urzędu Miasta.



Spotkanie zakończyło się podsumowaniem dyskusji i przypomnieniem o innych metodach zgłaszania opinii względem konsultowania projektu alei Północnej. Przypomniano także zebranym o zbliżających się dyżurach konsultacyjnych dla mieszkanek i mieszkańców osiedli (6.02 i 7.02)

OPINIE ZEBRANE PODCZAS SPOTKANIA DLA PRZEDSTAWICIELI RAD OSIEDLI

L.p.	Opinia
1	Zabrakło mi informacji o elementach akustycznych, bo w odcinku przy ul. Poświętnej jesteśmy w zabudowie mieszkalnej. Czy będą elementy akustyczne?
2	Linia autobusowa planowana jest do ul. Redyckiej. Czy na północ od Korony, też będzie linia autobusowa? Jak będzie wyglądał układ linii autobusowych?
3	Jakie są terminy zakończenia projektu?
4	Jaki jest harmonogram wykonania inwestycji?
5	Czy inwestycja będzie etapowana odcinkami, czy od razu realizowana w całości?
6	w którym miejscu kończy się pierwszy odcinek inwestycji?
7	Uważam, że pomysł opuszczeniu linii autobusowej nr 116 do Polanowic, to bardzo dobre rozwiązanie.
8	Połączenie do stacji kolejowej przy ul. Poprzecznej, to bardzo dobre rozwiązanie. Cieszymy się, że zostało to uwzględnione.



9	Mieszkańcy Sołtysowic są jak najbardziej za tym projektem, ale mamy bardzo dużo sugestii, bo jest on dla nas ważny. Widzimy konieczność zastosowania ekranów akustycznych chroniących przed hałasem. Mieszkańcy Sołtysowic słyszą hałas z obwodnicy.
10	Czy analiza hałasu będzie oddana do opinii publicznej?
11	Jaka będzie dopuszczona całkowita masa samochodów? Czy dopuszczone będą ciężkie pojazdy?
12	Jaka będzie dopuszczalna prędkość poruszanie się po trasie alei Północnej?
13	Jakie będzie zastosowane rozwiązanie, aby hałas dochodzący z trasy był mniej uciążliwy dla mieszkańców?
14	Jak będą wyglądały szczegóły skomunikowania ciągu rowerowo - pieszego z przystankiem autobusowym i kolejowym Sołtysowice? Jak zostanie rozwiązane dojście dla pieszych? Obszar z Nadodrza do Sołtysowic jest mocno obciążony przez kolej i jest to utrudnienie dla pieszych i rowerzystów.
15	Czy były prowadzone rozmowy z PKP o podziemnym przejściu na stacji Sołtysowice, aby mieszkańcy mogli sprawnie przedostać się z peronu 1 na 2? Aktualnie trzeba czekać przy szlabanie i jest to uciążliwe. Co można poprawić, aby ludzie nie musieli tak długo czekać przy przejeździe kolejowym? Postuluję prowadzenie rozmów z PKP na ten temat.
16	Jak zostanie rozwiązany łącznik dla autobusów - pętla dla autobusów na Redyckiej do alei Północnej? Czy będzie możliwość wykupienia tego terenu od osoby prywatnej? Czy będzie umożliwiony dojazd do znajdującej się tam firmy?



17	Czy poza ruchem autobusowym, od ulicy Redyckiej do alei Północnej będzie też ruch samochodowy?
18	Przy ulicy Redyckiej są bardzo cenne drzewa. Warto o tym pamiętać.
19	Czy pierwszym etapem inwestycji mogłaby być przebudowa odcinka od ul. Redyckiej do ul. Poświęckiej? Przy ruchu od ul. Poświęckiej/ Polanowickiej mieszkańcom jest bardzo trudno funkcjonować. Czy można zacząć prace od odcinka do ul. Kamieńskiego? Czeka na to całe miasto.
20	Skąd będą pozyskiwane finanse na tę inwestycję? Czy będą pozyskiwane z Unii Europejskiej?
21	Czy można uwzględnić podział prac na 3 etapy?
22	Przydałby się pas awaryjny/"rozbiegówka" od ulicy Krzywoustego i przy ul. Poświęckiej.
23	Mieszkańcom Sołtysowic nie chodzi tylko o udrożnienie ruchu, ale też o jego spowolnienie. Przy ulicy Redyckiej nie da się żyć, mamy popękane domy, przez ruch samochodowy nie można spać (inne miasta w Polsce podają, że ul. Redycka jest obwodnicą i jest tam puszczany tranzyt). Ilość samochodów powinna być tam zmniejszona.
24	Podawane są prognozy ruchu na rok 2033. To się będzie zmieniać. Czy występują prognozy na dalsze lata?
25	Czy aleja Północna będzie spełniać rolę obwodnicy tranzytu? Jakie są plany w tej kwestii? Czy planowana jest inna obwodnica Wrocławia?



26	Czy jest planowany dojazd do terenu Fortu Lisia Góra?
27	Czy jest rozważane stworzenie łącznika z ulicy Przejazdowej do ulicy Poprzecznej?
28	Jak miasto zamierza wyegzekwować od kierowców zakaz poruszania się powyżej 50 km/godz.? Pomiędzy ul. Redycką a Sołtysowicką kierowcy osiągają bardzo dużą prędkość – generuje to bardzo duży hałas.
29	Komu została zlecona inwentaryzacja przyrodnicza? Została bardzo dobrze przeprowadzona!
30	Z jakiego powodu obwodnica nie może się łączyć przez wiadukt przy ul. Kowalskiej?
31	Gdzie będzie kontynuowana trasa swojczycka?
32	Czy projekt zawiera rezerwę pod tramwaj na Psie Pole?
33	Czy będzie skrzyżowanie ze światłami przy ul. Krzywoustego do ul. Przejazdowej?
34	Czy jest planowane obniżenie prędkości z 70km/h od Korony na północ?
35	Gdy pojawią się pieniądze na wykonanie odcinka pierwszego - uwolni się wąskie gardło przy ul. Poprzecznej. Zwiększy się wtedy ilość samochodów na Sołtysowicach i ul. Poprzeczna może stanowić problem. Warto mieć pomysł, aby usprawnić ruch tam.
36	Mamy nadzieję, że cała inwestycja nie skończy się tylko na realizacji pierwszego odcinka. Jeśli tak by się stało - cały ruch będzie na ul. Redyckiej.



37	Czy jest przewidywany buspas lub została zostawiona rezerwa na alei Północnej?
----	--

ZAŁĄCZNIK 3 – NOTATKA Z DYŻURU KONSULTACYJNEGO 6.02.2023 r.

Szczegółowe informacje

Dyżur konsultacyjny odbył się 06.02 w Miejskiej Bibliotece Publicznej – Filii nr 19, przy ul. Sołtysowickiej 29h, pomiędzy godziną 17:30 a 19:00.

Wrocławskie Inwestycje reprezentował podczas spotkania Adrian Werbik. Firmę BBKS-Projekt Sp. z o.o. wykonującą projekt Alei Północnej reprezentował Marek Suchy. Dyżur moderował Jan Chrzan z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

W spotkaniu wzięły udział 62 osoby.

Przebieg spotkania

Spotkanie rozpoczęła krótka prezentacja głównych założeń związanych z budową Alei Północnej oraz jej przebiegu. Następnie moderator poprosił o zgłaszanie pytań i komentarzy do projektu.



OPINIE ZEBRANE W CZASIE DYŻURU KONSULTACYJNEGO 6.02.2023 R.

L.p.	Opinia
1	Skrzyżowanie Alei Północnej z ul. Bolesława Krzywoustego nie powinno być skrzyżowaniem kolizyjnym. Lepszym rozwiązaniem byłoby skrzyżowanie dwupoziomowe.
2	Należy zwiększyć przepustowość drogi. Powinna mieć ona charakter obwodnicy i być drogą dwupoziomową w celu uniknięcia skrzyżowań kolizyjnych.
3	Aleja Północna powinna zostać połączona ze "ślimakiem" na ul. Kowalskiej, obok Centrum Handlowego Korona.
4	W jaki sposób będą realizowane założenia decydujące o osiedlowym charakterze drogi?
5	Kiedy zostanie zrealizowane połączenie drogi z ulicą Armii Krajowej w celu stworzenia pełnej śródmiejskiej obwodnicy miasta?
6	W których miejscach będą znajdować się przejścia i wejścia do ogródków działkowych znajdujących się za wałami? Czy do działek będzie można dojechać samochodem?
7	W których miejscach postawione zostaną ekrany dźwiękochłonne?
8	Czy jest możliwa jeszcze korekta przebiegu drogi? Na przykład przeniesienie jej za wały?



9	Należy wykupić więcej ogródków działkowych i poszerzyć drogę.
10	Inwestycja nie powinna być etapowana. Etapowanie wskazane w projekcie działa na niekorzyść mieszkańców ul. Rydyckiej. Alternatywnie można budować inwestycję etapami, ale nie oddawać ich do użytku przed ukończeniem całej inwestycji.
11	Etap I inwestycji powinien zostać powiększony tak, by obejmował całą długość Sołtysowic.
12	Nie należy pozostawiać remontów dróg, prowadzących z osiedli mieszkaniowych do planowanej drogi, do wykonania przez deweloperów. Nie są oni wiarygodnym partnerem w procesie remontu dróg.
13	Aleja Poprzeczna musi zostać wyremontowana. Budowa Alei Północnej w sytuacji, w której drogi, które mają do niej prowadzić, są w tak złym stanie technicznym, nie jest dobrym pomysłem.
14	Jak wyglądają prognozy ruchu dla Alei Poprzecznej po zrealizowaniu inwestycji i jak będzie wyglądał wyjazd z posesji przy Alei Poprzecznej?
15	Jaki będzie koszt całej inwestycji?
16	Jak długo będzie ważne pozwolenie na budowę drogi?
17	Jaka szerokość pasa terenu potrzebna jest na wykonanie inwestycji?
18	Czy wraz z drogą wybudowane będą przejścia i ogrodzenia dla zwierząt?
19	Jak będzie wyglądała komunikacja publiczna na nowej drodze i pobliskich osiedlach?



20	Czy możliwe jest wprowadzenie linii autobusowych kursujących po obwodzie miasta, zamiast linii promieniowych (przejeżdżających przez centrum).
21	Czy budowa drogi została uzgodniona z PKP i skoordynowana z remontem traktu kolejowego w pobliżu CH Korona?
22	Ile będzie trwała budowa drogi?
23	Kiedy będzie znana decyzja o przyszłości ogródków działkowych w pobliżu i na terenie planowanej drogi? W rozmowach o likwidacji ogródków działkowych powinien wziąć udział związek działkowców.
24	Należy zachować jak największy obszar Lasu Sołtysowickiego.
25	Ciężki sprzęt który będzie pracował przy budowie drogi nie może zniszczyć okolicznej zieleni.
26	Postulat, by zbliżyć przebieg drogi do rzeki Widawy na większych odcinkach, tym samym oddalając ją od budynków mieszkalnych.

ZAŁĄCZNIK 4 – NOTATKA Z DYŻURU KONSULTACYJNEGO, 7.02.2023 r.

Szczegółowe informacje

Dyżur konsultacyjny odbył się 07.02 w siedzibie Rady Osiedla Polanowice – Poświętne – Ligota, przy ul. Kamieńskiego 190, w godzinach 17:30-19:00. Wrocławskie Inwestycje reprezentował podczas spotkania Adrian Werbik. Firmę BBKS-Projekt Sp. z o.o wykonującą projekt Alei Północnej



reprezentował Marek Suchy. Dyżur moderował Jan Chrzan z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

W spotkaniu wzięło udział 41 osób.

Przebieg spotkania

Spotkanie rozpoczęła krótka prezentacja głównych założeń związanych z budową Alei Północnej oraz jej przebiegu. Następnie moderator poprosił o zgłaszanie pytań i komentarzy do projektu.

OPINIE ZEBRANE PODCZAS DYŻURU KONSULTACYJNEGO 7.02.2023 R.

L.p.	Opinia
1	Należy zmienić kolejność etapowania inwestycji. Pierwszym etapem powinien być fragment drogi od ul. Żmigrodzkiej do ul. Kamieńskiego, gdzie obowiązuje ważne pozwolenie na budowę drogi.
2	Prognoza ruchu samochodowego z wykorzystaniem której wykonany został projekt jest zaniżona, a jej wyniki powinny zostać urealnione.
3	Postulat, aby zwiększyć ilość połączeń komunikacji publicznej z osiedli Polanowice, Poświętne i Ligota.
4	Nowe połączenie autobusowe powinno łączyć ul. Starościńską z Aleją Północną.
5	Na skrzyżowaniu planowanej drogi z ul. Kamieńskiego, pomiędzy Aleją Północną a budynkami nr 224 i 224A, powinny zostać zamontowane ekrany dźwiękochłonne o wysokości 4-5 metrów,



6	Należy pozostawić pas zieleni pomiędzy Aleją Północną a bokami budynku nr 224A przy ul. Kamieńskiego.
7	Ważne jest pozostawienie dwóch wjazdów o szerokości 5m na posesje przy ul. Kamieńskiego 224 i 224A.
8	Należy pozostawić zielony żywopłot przed ogrodzeniem od ul. Kamieńskiego 224.
9	Jakie drzewa będą sadzone przy nowej drodze?
10	Czy planowane jest wydłużenie linii autobusowej nr 129?
11	Czy planowane jest ograniczenie wjazdu na al. Północną dla samochodów ciężarowych?
12	Przy ul. Kątowej powinno znaleźć się więcej miejsc parkingowych.
13	Nieużytki przy ul. Kątowej należy wykorzystać na wykonanie nasadzeń.
14	Zamiast skrzyżowań należy zastosować ronda - przede wszystkim na zjeździe na ul. Poświęcką.
15	Ul. Poświęcka powinna zostać wyremontowana, a azyle dla pieszych wzdłuż tej ulicy - zachowane.
16	Jak będzie wyglądać przyszłość ROD Polanka? Nowa droga powinna w jak największym zakresie omijać teren ogródków.
17	Przejścia dla pieszych na osiedlu powinny zostać doświetlone.
18	W ciągu pieszo rowerowym na przebiegu zielonego klina północnego należy zastosować wyniesione przejścia przez przecinającą go drogę samochodową.



19	Wzdłuż Alei Północnej, na pasach zieleni, powinny zostać usypane wały tłumiące hałas.
20	Na Alei Północnej, w pobliżu Lasu Sołtysowickiego, powinien zostać stworzony przystanek autobusowy.
21	Z czego wykonana będzie nawierzchnia nowej drogi?
22	Ekrany dźwiękochłonne powinny zostać pokryte roślinnością.
23	Jak będzie wyglądał wyjazd z ul. Starościńskiej na Aleję Północną?
24	Na Alei Północnej należy wprowadzić odcinkowy pomiar prędkości.
25	W jakiej odległości od siebie na Alei Północnej będą znajdować się nowe skrzyżowania w obrębie osiedli?
26	Na odcinku pomiędzy ul. Poświęcką a ul. Kamieńskiego należy wybudować dwa pasy jezdni.
27	Jak najwięcej wody powinno być utrzymywane w terenie, a nie odprowadzane do kanalizacji. Woda może posłużyć np. do zasilenia pobliskiego jeziora.
28	Na skrzyżowaniu ul. Kamieńskiego z Al. Północną należy wybudować rondo.
29	Przy wyjeździe z ul. Ługowej należy zamontować lepsze oświetlenie.
30	Należy zagwarantować pieszy dostęp do zielonego klina, np. za pomocą kładki.



ZAŁĄCZNIK 5 – NADESŁANE MAILE I PISMA

Mail 1

Szanowni Państwo

W związku z tym, że nie mogłem uczestniczyć w konsultacjach społecznych w sprawie projektu Alei Północnej, wnioskuję o:

1. Zainstalowanie ekranów dźwiękochłonnych i pochłaniających spaliny na wysokości zabezpieczających ul. Redycką 90.
2. Szczególną ochronę fauny i flory na powyższym terenie (ścieżki dla zwierząt, zadrzewienie),
3. Wykonania ciągów pieszo-rowerowych na ul. Redyckiej od pętli autobusowej w kierunku ul. Starościńskiej.

Ponadto proszę o dodatkowy termin konsultacji z udziałem projektantów w siedzibie Rady Osiedla Sołtysowice. Jedno spotkanie, to stanowczo za mało.

Z poważaniem

Mail 2

Dzień dobry,

- 1) Czy powstaną ekrany na wysokości lasu sołtysowickiego? Musimy za wszelką cenę zadbać o las. Gdyż w mieście jest coraz mniej miejsc gdzie można odpocząć. Las słynie z tego, że ludzie przyjeżdżają do niego nawet z innych osiedli, żeby odetchnąć. Trzeba zrobić wszystko żeby zminimalizować złe działanie obwodnicy.
- 2) Czy jako rekompensata zniszczeń spowodowanych budową alei, jest możliwe poszerzenie lasu? Nawet tysiąc młodych drzew nie jest w stanie rekompensować zniszczeń powstałych podczas budowy alei jak i po jej budowie.
- 3) Czy na wysokości Przejazdowej powstaną pasy żeby dało się przejść na wały i drugą stronę wałów? Trochę mnie dziwi brak pasów na projekcie, bo gdyby były przeprowadzone obserwacje to można byłoby zauważyć jak



często ten odcinek jest używany przez działkowców, spacerowiczów czy sportowców.

4) Podłączenie Sołtysowickiej bez wcześniejszej modernizacji będzie bardzo niebezpieczne. Chodnik na wysokości stadionu jest w fatalnym stanie, nie ma możliwości żeby przeszły nim matki z wózkiem. Z tego względu ludzie spacerują ulicą a nie chodnikiem. Do tego sama ulica nie jest w najlepszym stanie, gdy napada deszcz to powstaje jezioro. Teraz nie sprawia to większego problemu bo samochód przejedzie sobie bardzo pomału łapiąc się możliwych suchych miejsc. Ale w tym momencie przejeżdża tamtędy 1 auto na godzinę a po podłączeniu alei będzie przejeżdżać 100 aut na godzinę. Proszę mieć na uwadze dzieci, które licznie przyjeżdżają tam na treningi. Trzeba zadbać o bezpieczeństwo tego odcinka. Dodatkowo proszę pomyśleć o parkingu dla rodziców, którzy czekają na swoje dzieci (w tym momencie auta są parkowane na części ulicy) Czy są prowadzone projekty usprawniające Sołtysowicką na wysokości parkingu do lasu oraz stadionu? Na ten moment ta droga w ogóle nie jest do tego przygotowana. Bezmyślne połączenie może skończyć się katastrofą.

5) Czy trasa dla pieszych i rowerów ulica Kanonierska od Przejazdowej będzie zrealizowana? Projekt miał być gotowy w 2021. Czy zostanie połączenia z aleja na wysokości Poprzecznej?

Tak duża inwestycja wymaga przemyślanych działań na każdym polu. Samo wybudowanie ulicy bez wprowadzenia działań ulepszających okaże się jeszcze większą klęską zarówno dla ludzi jak i zwierząt licznie żyjących na tych terenach, a póki co w projekcie brakuje wielu usprawnień, z którymi męczyć będą się mieszkańcy Sołtysowic.

Załączam zdjęcia jeziora na Sołtysowickiej oraz braku chodnika.

Załączniki do maila 2







Mail 3

Dobry wieczór,

jestem mieszkańcem ulicy Torfowej i absolutnie nie zgadzam się, jak i liczna część mieszkańców Sołtysowic na budowę II etapu Alei Północnej w takiej odległości od naszych domów, jak i lasu. Urok Sołtysowic zniknie, na co nie ma mojej zgody. Proszę nie niszczyć już więcej przyrody w tym pięknym mieście, Aleja przyniesie nieodwracalne dla flory i fauny skutki, nie wspominając o zdrowiu ludzi. Jestem już w kontakcie z ROD Wrocław, inicjatywą Stop Spalarni, dzień temu wpłynął do Prezydenta pierwszy protest z podpisami mieszkańców. TA DROGA NIE PRZEJDZIE. Nie wspominam o działaniach Koalicji Wrocławska Ochrona Klimatu. Jest wiele innych rozwiązań po zakończeniu etapu I, np. poszerzenie Poprzecznej do dwóch pasów w kierunku Sołtysowickiej, rondo łączące Poprzeczną i Sołtysowicką. Tereny na północ od Widawy nie były dotknięte powodzią w 1997 roku, bardzo proszę rozważyć budowę drogi tam, a najlepiej przez poligon. Proszę państwa, projekt trasy w planie zagospodarowania przestrzennego miasta, jest sprzed ponad 15 lat, wiele czasu już upłynęło w Odrze i są inne rozwiązania.

Z poważaniem,



Mail 4

Dobry wieczór,

Wraz z mężem natknęliśmy się na wiele informacji odnośnie budowy Alei Północnej. Inwestycja ta jest bardzo potrzebna, jednakże mamy nadzieję, że uwzględnią Państwo potrzebny mieszkańcom osiedli mieszczących się przy planowanych drogach Alei i łącznika ul. Poprzeczna. Droga przy osiedlu Uroczysko, według wstępnych planów ma iść blisko budynków, czy w takim razie strefa buforowa w wielkości 20 m od wałów jest aż tak wymagana? Czy ciąg pieszo-rowerowy nie może pozostać na wałach? Zwiększyłoby to odległość od zabudowy. Prosimy też o uwzględnienie budowy ekranów wygłuszających, ze względu bliskości budynków mieszkalnych oraz terenów ROD i parku.

Pozdrawiam

Mail 5

Szanowni Państwo

Odcinek ulicy Sołtysowickiej od Redyckiej w kierunku Gimnazjalnej i dalej do Mostu Sołtysowickiego nie jest przystosowany do wzmożonego ruchu. Zabudowa jednorodzinna jest ulokowana bezpośrednio przy drodze, gdzie aktualnie zakaz wjazdu mają samochody ciężarowe. Droga jest za wąska na przepuszczenie tu dojazdu do obwodnicy. Naprzeciw parku znajduje się obiekt MKS, boisko piłkarskie oraz plac zabaw o skatepark budowany w ramach budżetu obywatelskiego. Skierowanie tędy ruchu spowoduje zagrożenie dla dzieci i młodzieży korzystających z obiektu, a także zanieczyszczenie powietrza. W projekcie nie są uwzględnione nawet pasy zwalniające czy zabezpieczenie słupkami chodnika- projektanci nawet nie mieli pojęcia o istnieniu obiektu co przyznali na spotkaniu konsultacyjnym. Nie ma również potwierdzenia uwzględnienia w projekcie ekranów wygłuszających hałas. Droga będzie przebiegać zbyt blisko zabudowań. Dodatkowo, wycinka drzew i roboty budowlane zaburzają lokalny ekosystem. Budowa obwodnicy zabiera ludziom przyrodę. Piękna i obfita zieleń,



zbiorniki wodne służące rozwojowi flory i fauny a także mieszkańcom już niedługo mogą zostać zniszczone przez inwestycje miejskie. To miejsce rozrodu płazów. W zbiorniku mieszkają żaby trawne, moczarowe i rzekotki drzewne. Słyszymy kumaki, brzęczki i trzciniaki. Dwa lata temu po raz pierwszy na terenie Wrocławia złożyła tutaj jaja kaczka gągoł - Zgodnie z planem właśnie w tym miejscu ma iść obwodnica śródmiejska. Stracimy te zwierzęta. Przebieg drogi zakłada ingerencję nie tylko w cenne siedliska przyrodnicze, ale może zagrozić także pomnikowi przyrody: System korzeniowy tak potężnego drzewa jak dąb ucierpi.

Jako mieszkaniec osiedla wyrażam wyraźny sprzeciw stworzeniu zjazdu na ulicy Sołtysowickiej oraz obecnemu projektowi Alei w planowanej lokalizacji.

Z poważaniem

Mail 6

Dzień dobry,

1. Czy powstaną ekrany na wysokości lasu sołtysowskiego? Musimy za wszelką cenę zadbać o las. Gdyż w mieście jest coraz mniej miejsc gdzie można odpocząć. Las słynie z tego, że ludzie przyjeżdżają do niego nawet z innych osiedli, żeby odetchnąć. Trzeba zrobić wszystko żeby zminimalizować złe działanie obwodnicy.
2. Czy jako rekompensata zniszczeń spowodowanych budową alei, jest możliwe poszerzenie lasu? Nawet tysiąc młodych drzew nie jest w stanie rekompensować zniszczeń powstałych podczas budowy alei jak i po jej budowie.
3. Czy na wysokości Przejazdowej powstaną pasy żeby dało się przejść na wały i drugą stronę wałów ? Trochę mnie dziwi brak pasów na projekcie, bo gdyby były przeprowadzone obserwacje to można byłoby zauważyć jak często ten odcinek jest używany przez działkowców, spacerowiczów czy sportowców.



4. Podłączenie Sołtysowickiej bez wcześniejszej modernizacji będzie bardzo niebezpieczne. Chodnik na wysokości stadionu jest w fatalnym stanie, nie ma możliwości żeby przeszły nim matki z wózkiem. Z tego względu ludzie spacerują ulicą a nie chodnikiem. Do tego sama ulica nie jest w najlepszym stanie, gdy napada deszcz to powstaje jezioro. Teraz nie sprawia to większego problemu bo samochód przejedzie sobie bardzo pomału łapiąc się możliwych suchych miejsc. Ale w tym momencie przejeżdża tamtędy 1 auto na godzinę a po podłączeniu alei będzie przejeżdżać 100 aut na godzinę. Proszę mieć na uwadze dzieci, które licznie przyjeżdżają tam na treningi. Trzeba zadbać o bezpieczeństwo tego odcinka. Dodatkowo proszę pomyśleć o parkingu dla rodziców, którzy czekają na swoje dzieci (w tym momencie auta są parkowane na części ulicy) Czy są prowadzone projekty usprawniające Sołtysowicką na wysokości parkingu do lasu oraz stadionu? Na ten moment ta droga w ogóle nie jest do tego przygotowana. Bezmyślne połączenie może skończyć się katastrofą.
5. Czy trasa dla pieszych i rowerów ulica Kanonierska od Przejazdowej będzie zrealizowana? Projekt miał być gotowy w 2021. Czy zostanie połączenia z aleją na wysokości Poprzecznej?

Tak duża inwestycja wymaga przemyślanych działań na każdym polu. Samo wybudowanie ulicy bez wprowadzenia działań ulepszających okaże się jeszcze większą klęską zarówno dla ludzi jak i zwierząt licznie żyjących na tych terenach, a póki co w projekcie brakuje wielu usprawnień, z którymi męczyć będą się mieszkańcy Sołtysowic.

Pozdrawiam,

Mail 7

Dzień dobry,



przesyłam swoje uwagi do projektu alei Północnej, czyli trasy łączącej ul. Poświęcką z ul. Bolesława Krzywoustego (przyszła ul. płk. R. Kuklińskiego) w ramach konsultacji społecznych.

Uwagi opracowane zostały w duchu Art. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, który stanowi:

“Art. 6. [Zasada zapobiegania i przezorności]

1. Kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu.

2. Kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze.”

Jednocześnie informuje, że w przypadku nieuwzględnienia uwag w dokumentacji projektowej zgłoszę je w ramach procedury OOS, którą prowadzić będzie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Na podstawie wykonanej inwentaryzacji oraz waloryzacji przyrodniczej dla zadania „Budowa Alei Północnej na odcinku od ulicy Poświęckiej do ulicy Bolesława Krzywoustego we Wrocławiu” w której wykazano szereg gatunków oraz siedlisk o randze międzynarodowej, krajowej jak również w trosce o lokalne zasoby przyrodnicze. Mając również na uwadze zalecenia wydane przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska w „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”, jak również zalecenia wydane przez Ministerstwo Infrastruktury w „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”. Rekomenduje się przeprojektowanie planowanej inwestycji w taki sposób aby ominęła wykazane cenne siedliska oraz miejsca występowania gatunków objętych prawem europejskim i krajowym, zwłaszcza w dolinie rzeki Widawa.

W powyższych wytycznych są zdecydowane przeciwwskazania odnośnie realizacji tego typu inwestycji na terenach podmokłych, które są bardzo



istotnym zasobem w walce ze zmianą klimatu, a z którymi Wrocław będzie się mierzył w najbliższych latach. Jak wskazują autorzy wytycznych powinno się je bezwzględnie pozostawić w stanie niezmienionym. Realizacja inwestycji zdecydowanie wpłynie negatywnie na stosunki wodne intensyfikując zjawisko suszy, jak również negatywnie się odbije na ekosystemach oraz gatunkach od wód zależnych. Warto również zaznaczyć że obecne trendy w Europie koncentrują się na "uwalnianiu" tego typu dolin spod zabudowy, w ramach koncepcji "usług ekosystemowych" w których dominującymi argumentami są m.in: poprawa jakości powietrza, regulacja mikroklimatu, buforowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych itp.

Pozostałe uwagi:

1. W głównym tekście dot. inwentaryzacji należy przeredagować niefortunnie sformułowane zdanie tu cytat: "Lasy łąkowe nie są zbiorowiskami roślinnymi bogatymi w rośliny chronione."
 - z łąkami na Dolnym Śląsku związane są m.in.: śnieżyca wiosenna (*Leucojum vernum* – ochrona częściowa), czosnek niedźwiedzi (*Allium ursinum* - ochrona częściowa), obrazki alpejskie (*Arum cylindraceum* – ochrona częściowa), ułodka leśna (*Omphalodes scorpioides* - kategoria VU narażony wg. „czerwonej księgi”), listera jajowata, storczyk (*Listera opata* – ochrona częściową) i wiele innych gatunków rzadkich w skali kraju jak i lokalnie.
2. Minimum na rok przed przystąpieniem do planowanej inwestycji, w celu aktualizacji stanu przyrodniczego oraz lepszej ochrony biotycznych elementów, zaleca się potówką inwentaryzację przyrodniczą.
3. Należy w projekcie uwzględnić rozwiązania zapobiegające odwodnieniu oraz zanieczyszczeniu substancjami ropopochodnymi płątów siedlisk przyrodniczych (kody: 91E0 oraz 91F0) które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.



4. Zalecenia dotyczące usuwania gatunków inwazyjnych, w szczególności powinny obejmować widniejące w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym.
5. W przypadku stwierdzonych rdestowców (*Reynoutria* sp.) należy uwzględnić metody zwalczania zawarte w: Tokarska-Guzik, B., Fojcik, B., Bzdęga, K., Urbisz, A., Nowak, T., Pasierbiński, A., & Dajdok, Z. (2017). Inwazyjne gatunki z rodzaju rdestowiec *Reynoutria* spp. w Polsce-biologia, ekologia i metody zwalczania. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.

Zważywszy, że kłącza rdestowców sięgają nawet 3 m w głąb ziemi i rozrastają się na odległość nawet 7 m od rośliny macierzystej – usunąć należy całą wierzchnią warstwę gleby (do głębokości 3 m oraz w promieniu 7 metrów od stwierdzonych osobników znajdujących się na skraju płatu)

6. W przypadku gatunków inwazyjnych obcych (IGO) nie kolidującymi z planowanym przedsięwzięciem zaleca się zastosowanie zapisów do ustawy o gatunkach obcych (Ustawa z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych, Dz.U.2021.1718). Kto stwierdzi obecność IGO zobowiązany jest do niezwłocznego zgłoszenia tego faktu Prezydentowi M. Wrocławia.
7. W ramach kompensacji na terenach w których zdjęto wierzchnią warstwę roślinności należy wysiać mieszanki odpowiadające ściśle do danego typu siedliskowego. Wysiane gatunki powinny być rodzime występujące w obrębie Wrocławia.
8. W przypadku zniszczenia płatu siedliska przyrodniczego należy wskazać lokalizację w których będą prowadzone działania kompensujące polegające na jego odtworzeniu. W przypadku siedliska leśnego materiał na nasadzenia należy pozyskać z lokalnej



- szkółki leśnej. Pozyskany materiał szkółkarski >10 lat, o pierśnicy >15cm. W celu odtworzenia całej struktury siedliska należy wysiać rośliny zielne charakterystyczne dla danego siedliska przyrodniczego.
9. W celu ograniczenia wycinki drzew zaleca się wykonanie przesadzenia wytypowanych przez specjalistę dendrologa rodzimych drzew których obwód nie przekracza 50 cm, do przesadzania należy wykorzystać przesadzarkę hydrauliczną.
- w pierwszym wariantcie proponuje się przesadzenie: 10 drzew o obwodach 20 cm – 25 cm oraz 140 drzew o obwodach 26 cm – 50 cm,
 - w drugim wariantcie proponuje się przesadzenie: 100 drzew o obwodach 20 cm – 25 cm; 238 drzew o obwodach 26 cm – 50 cm;
10. W celu ograniczenia wpływu realizacji inwestycji na drzewa i krzewy należy uwzględnić: ZARZĄDZENIE NR 1217/19 PREZYDENTA WROCŁAWIA z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie ochrony drzew i rozwoju terenów zieleni Wrocławia. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy stosować karty informacyjne do standardów ochrony drzew w Inwestycjach Wrocławia, dostępne na stronie: https://www.zzm.wroc.pl/pl/dzialania_zzm,366.html
11. Z uwagi na fakt że wiele organizmów jest związanych z martwym drewnem, w przypadku usuwania obumierających lub martwych drzew (tgz. posuszu) należy takie drewno zdeponować w wyznaczonym przez specjalistę entomologa oraz mykologa miejscu.
12. Należy wskazać miejsce nasadzeń kompensujących za usunięte drzewa i krzewy. Nie zaleca się materiału obcego genetycznie z krajów takich jak Holandia. Preferowany jest materiał pochodzący z lokalnych szkółek leśnych. Do nasadzeń należy wybrać gatunki rodzime lokalnie występujące w obrębie Wrocławia, które są bardziej dostosowane do skutków zmian klimatycznych. Nie zaleca się nasadzeń gatunków inwazyjnych (IGO) lub potencjalnie stanowiących zagrożenie dla lokalnej bioróżnorodności.



Z wyrazami szacunku,

Mail 8

Szanowni Państwo,

w załączeniu uwagi dotyczące projektu Alei Północnej.

Uwagi opracowane zostały przez zespół przyrodników, na bazie wiedzy przyrodniczej i wyników inwentaryzacji przyrodniczej dla Wrocławskie Inwestycje sp. z o.o. oraz w duchu Art. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, który stanowi:

“Art. 6. [Zasada zapobiegania i przezorności]

1. Kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu.
2. Kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze.”

Jednocześnie informujemy, że w przypadku nieuwzględnienia naszych postulatów w dokumentacji projektowej zgłosimy je w ramach procedury OOS, którą prowadzić będzie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

W celu ochrony ekosystemu odstojnika należy przedłużyć przebieg estakady o ok. 100-150 m w stronę Lasu Sołtysowickiego. Obecna długość estakady może nie zapewnić swobodnej migracji płazów pomiędzy odstojnikiem za C.H Korona a doliną Widawy.

Należy przewidzieć w projekcie rozwiązania zapobiegające odwodnieniu siedlisk rozrodczych płazów.

Na wysokości Lasu Sołtysowickiego należy zaprojektować przejścia dla dużych ssaków (dzik, sarna) - dane z inwentaryzacji przyrodniczej wskazują, że obszarem występowania sarny i dzika jest cała Dolina Widawy, a obserwacje przyrodników Wrocławskiej Przyrody wskazują na migracje zwierząt w tym rejonie - umożliwienie bezkolizyjnej migracji przez drogę leży zarówno w interesie zwierząt jak i bezpieczeństwa kierowców. Budowa



estakady przy odstojniku za C.H. Korona nie zapewni możliwości migracji ssaków, takich jak dzik czy sarna pomiędzy Lasem Sołtysowickim a Doliną Widawy.

Należy zaprojektować stałe ogrodzenie na całej długości drogi poza estakadą - zarówno siatkę dla dużych zwierząt jak i panele pełne dla małych zwierząt. Panele pełne dla zwierząt należy zaprojektować również wzdłuż nowego łącznika od ul. Poprzecznej do Alei Północnej. W przypadku płazów najbardziej korzystnym i bezobsługowym rozwiązaniem jest budowa ogrodzeń betonowych wbudowanych w skarpę nasypu. Inne typy ogrodzeń są stale niszczone przez postronne osoby, wymagają napraw i wymian i nie zapewniają całkowitej szczelności ogrodzenia, która jest kluczowa w ochronie szlaków migracji płazów.

Wzdłuż całej doliny Widawy należy zaprojektować nieprzezroczyste (zapobiegające kolizjom z ptakami - naklejki z sylwetkami nie są skuteczną metodą ograniczania kolizji) ekrany akustyczne i antyolśnieniowe - jest to cenny, obecnie cichy teren, a hałas i światło będą stanowiły poważne zaburzenie ekosystemowe. Cała dolina Widawy jest cennym naturalnym ekosystemem oraz szlakiem migracji dla ssaków i ptaków.

Należy zaprojektować drogę tak, żeby wszelkimi sposobami zredukować zanieczyszczenie światłem na obszary przyrodnicze - nie tylko poprzez zmianę opraw, ale i rozwiązania nieprzepuszczające światła z drogi na obszary otaczające - należy mieć na uwadze, że sztuczne światło zaburza nie tylko funkcjonowanie owadów poprzez wabienie ich do światła, ale i np. dezorientuje płazy podczas migracji do godowisk i wpływa negatywnie na częstotliwość wydawania dźwięków przez samce - co prowadzi do ich zmniejszonej rozrodczości. Wpływa także negatywnie na fotoperiod nietoperzy i ptaków. Priorytetowo przy zabezpieczaniu przed zanieczyszczeniem światłem należy potraktować okolice odstojnika oraz Las Sołtysowicki i wszelkie tereny zadrzewione.



Przepusty dla małych zwierząt, w tym płazów, powinny także zostać rozlokowane na lądzie, nie jedynie na ciekach - kanalizowanie migracji w pojedyncze punkty sprzyja wyższej śmiertelności spowodowanej drapieżnictwem. Poza tym cały Las Sołtysowicki jest miejscem żerowania płazów, np. ropuch szarych, które z lasu wkraczają na ogródki działkowe, będące ich żerowiskiem i zimowiskiem. Według fachowej literatury w miejscach koncentracji płazów (a takim z pewnością jest Las Sołtysowicki), przejścia dla płazów powinny być budowane co 50-100 metrów. Przepust powinien znajdować się w osi każdego ze zbiorników (poza odstojnikiem, gdzie jest estakada), będących w 300 m buforze inwestycji, z odchyłką +/- 100 m w kilometrażu drogi. Na wysokości Lasu Sołtysowickiego, poza przepustem na cieku powinno się zaprojektować jeszcze min. 3 przepusty lądowe.

Przepusty dla płazów powinny mieć geometrię prostokątną, o minimalnych wymiarach 2 m x 1,5 m (światło liczone powinno być jako wolna przestrzeń do migracji, nie jako wymiary konstrukcyjne przepustu) i zostać skonsultowane z herpetologiem w oparciu o literaturę przedmiotu.

W ramach działań kompensacyjnych, spowodowanych presją drogi na otoczenie przyrodnicze, proponujemy 1) utworzenie użytku ekologicznego dla populacji barczatki kataks w innym obszarze Wrocławia (odnośnie szczegółów prosimy o kontakt: wroclawskaprzyroda@gmail.com) , 2) pogłębienie zbiornika przy moście kolejowym na Widawie, po drugiej stronie wału jak odstojnik (51.146713, 17.093637) – ze względu na potencjalną negatywną zmianę funkcjonalności odstojuka za C.H. Korona dla płazów - negatywne oddziaływanie światła, hałasu, powstanie bariery migracyjnej etc. i prawdopodobne ograniczenie rozrodu płazów w tym miejscu.

Należy dostosować mosty nad Kanałem Sołtysowickim dla migracji ssaków, takich jak dzik czy sarna.

Należy zapewnić właściwą ochronę stanowiska rozrodu grzebiuszki ziemnej w okolicach ul. Poświęckiej. Jest to bardzo rzadki gatunek płaza we



Wrocławiu, umieszczony w IV załączniku Dyrektywy Siedliskowej i objęty ochroną ścisłą. Po zbudowaniu Alei Północnej płazy stracą większość terenu żerowiskowego w tym rejonie, a droga będzie stanowiła barierę migracyjną. Z uwagi na wyjątkową w skali siedlisk przyrodniczych wartość ekologiczną - łągi każdorazowo należą do zbiorowisk o znacznej bioróżnorodności, mających dużą rolę w kształtowaniu krajobrazu i będących podstawą bezpieczeństwa i stabilności (funkcje wodochronne i przeciwpowodziowe) środowiska na danym terenie. Łągi zaliczają się do najszybciej ubywających ekosystemów, są siedliskiem priorytetowym zgodnie z Dyrektywą Siedliskową. Zgodnie z najnowszą wiedzą, ochrona siedliskowa jest najważniejsza i daje największe szanse na powodzenie w zachowaniu gatunków, w przeciwieństwie do ochrony gatunkowej. Dlatego zdanie w raporcie z inwentaryzacji przyrodniczej ze strony 22. ("Lasy łąkowe nie są zbiorowiskami roślinnymi bogatymi w rośliny chronione.") w obliczu pokutującego starego podejścia, że ważne są pojedyncze gatunki, brzmi jak zezwolenie na niszczenie siedliska - bo nie ma w nim nic cennego (botanicznie). Nie wydaje się ono odpowiedzialne, dlatego warto dodać choćby po przecinku, że mimo niestwierdzonych chronionych/rzadkich gatunków roślin samo w sobie siedlisko to jest cenne.

Nasadzenia kompensacyjne powinny być zaprojektowane z myślą o zwierzętach - przede wszystkim ptakach tam żyjących. Cieszy bardzo fakt, że w zaleceniach ochronnych ujęto nasadzenia zastępcze dla barczatki kataks. Na szerszą skalę projektując nową zieleń należy brać pod uwagę potrzeby ptaków, tj. przede wszystkim krzewy i w dalszej perspektywie drzewa, które zapewnią im bazę pokarmową i siedliskową.

Z poważaniem

Aleksandra Kolanek, Paweł Kisiel

przedstawiciele inicjatywy społecznej Wrocławska Przyroda

--

Inicjatywa społeczna Wrocławska Przyroda



Mail 9

Dzień dobry,

Z uwagi na brak możliwości przesłania plików (grafik) z uwagami dot. konsultowanej przez Państwa Alei Północnej (1), przesyłam w załączeniu uwagi (naniesione na grafikach) i proszę o uwzględnienie jako głosu w konsultacjach.

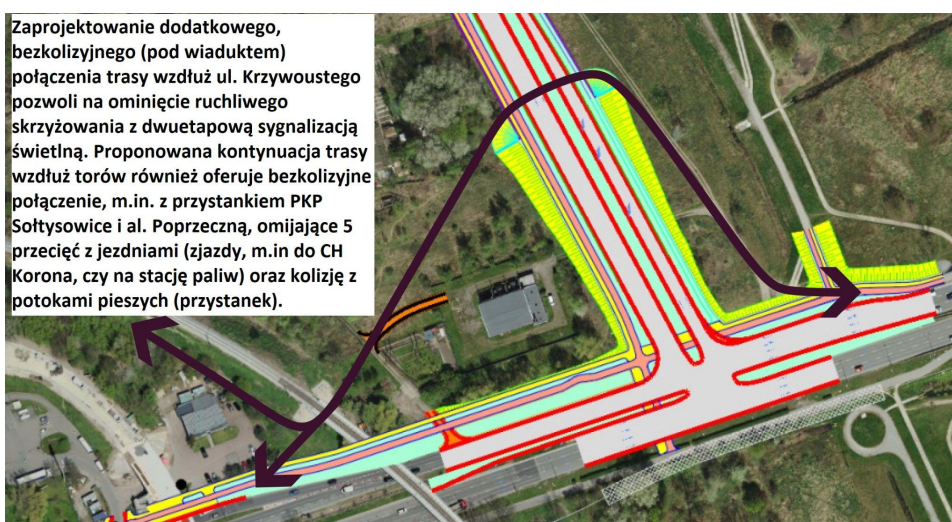
(1) formularz zamieszczony na stronie

<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/zglos-opinie-projekt> (dostęp w dni 13.02.2023 g. 11:00) nie przewiduje takiej możliwości.

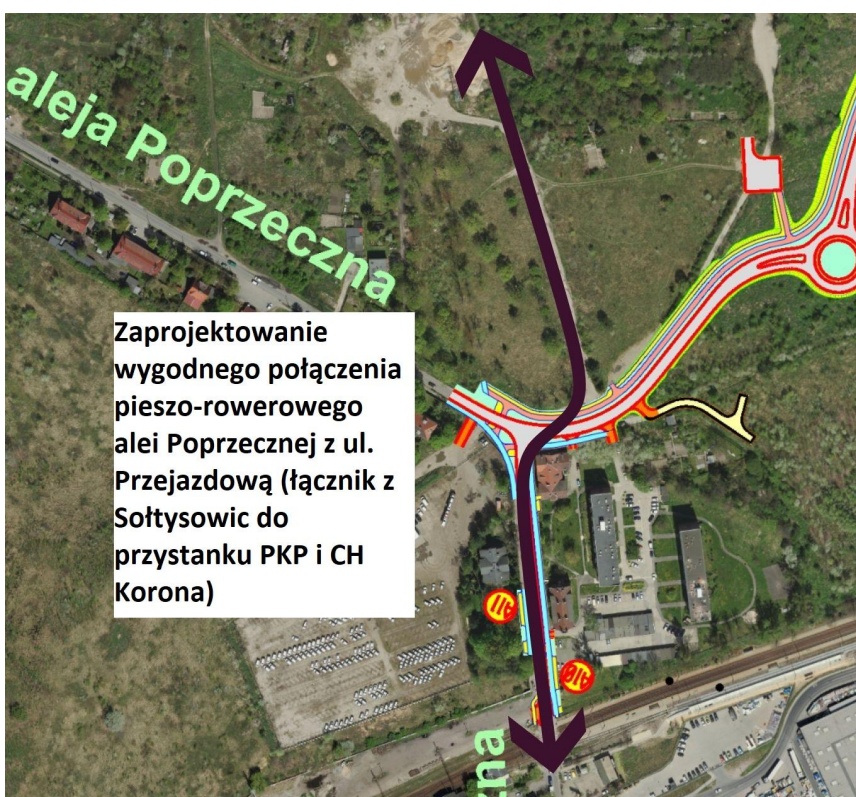
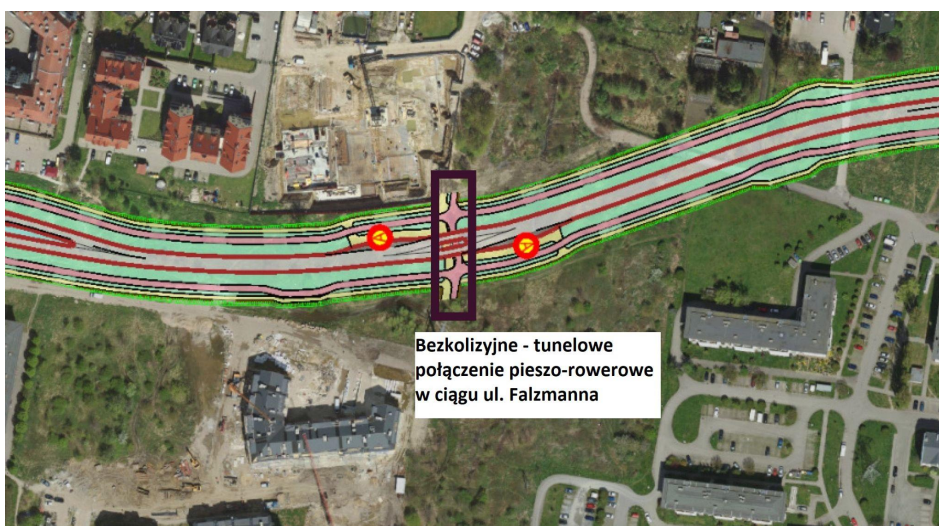
--

Pozdrawiam,

Radek Lesisz







Mail 10

Witam Państwa poniżej w załącznikach mają państwo szkice odcinków obwodnicy śródmiejskiej w tym "węzeł Korona" który powinien być budowany w pierwszej kolejności z węzłami bezkolizyjnymi na odcinku od Kowalskiej do Poprzecznej i ewentualnie z łącznikiem do Brucknera (opcjonalnie później). Widać także że można później wykonać bezkolizyjne wyjścia do Łącznika Pawłowice oraz Trasy Swojczyckiej. Trasa główna



Obwodnicy Śródmiejskiej oczywiście w przekroju 2 jezdnie po min 2 pasy w każdą stronę. Teren jest dość ograniczony ale widać jak się chce to można wszystko zmieścić między wałami a nasypem kolejowym. Budowa powinna zająć mniej więcej dwa lata. Rozwiąże to obecne (korki na przejeździe kolejowym na Poprzecznej) i przyszłe problemy

transportowo-komunikacyjne (domknięcie ringu Obwodnicy Śródmiejskiej oraz budowa Łącznika Pawłowickiego oraz Trasy Swojczyckiej) dla jednej trzeciej miasta Wrocławia. Skoro mamy szansę i miejsce by wybudować Obwodnicę Śródmiejską jaką trasę bezkolizyjną od Popowickiej do Moniuszki czyli od Hali Orbita do Stadionu Olimpijskiego to róbmy to jak nie w całości to etapami. Etap nr 1 Węzeł Korona Etap 2: 2A od Żmigrodzkiej do wiaduktu nad Kamieńskiego etap 2B od Kamieńskiego do Redyckiej która powinna być poprowadzona wiaduktem na Aleję Północną oraz 2C od Redyckiej do węzła Korona. W końcu etap 3 od Kowalskiej (węzeł Korona) do Paderewskiego z Mostem Olimpijskim z estakadą od Toruńskiej do mostu pod którą można zrobić parking P+R na ponad 100 autobusów dla kibiców przyjeżdżających na imprezy na Stadionie Olimpijskim w weekendy a w tygodniu to może być parking P+R lub dla pracowników okolicznych firm na ponad 200 samochodów osobowych.

Jedyne wyzwania jakie widać w takiej pełnej wersji to przebudowa linii energetycznych przy Krzywoustego między Kowalską a Widawą.

W załącznikach widać szkice że na obecnym terenie przeznaczonym na Aleję Północną można wybudować bezkolizyjnie przebieg główny Alei Północnej która po połączeniu w przyszłości z Aleją Wielkiej Wyspy przez Most Olimpijski i węzeł Toruńska stanie się częścią pełnego ringu Obwodnicy Śródmiejskiej.

Po czym ruch na tym odcinku znacznie wzrośnie ale odciąży to Most Grunwaldzki, Pokoju oraz Warszawski a także Trzebnicki oraz oś Grunwaldzką Kochanowskiego Brucknera Krzywoustego Kromera oraz Wyszyńskiego oraz resztę miasta mniej więcej na przedłużeniu Krakowskiej



i Żmigrodzkiej i wschodnią część centrum Wrocławia. Dzięki wybudowaniu przejazd z Tarnogaju/Księża Małego na Poświętnie skróci się z ok. 30 min w normalnych warunkach lub około 1 h w godzinach szczytu o połowę lub nawet kilkukrotnie więcej w godzinach szczytu przez cały wschodni odcinek Obwodnicy Śródmiejskiej.

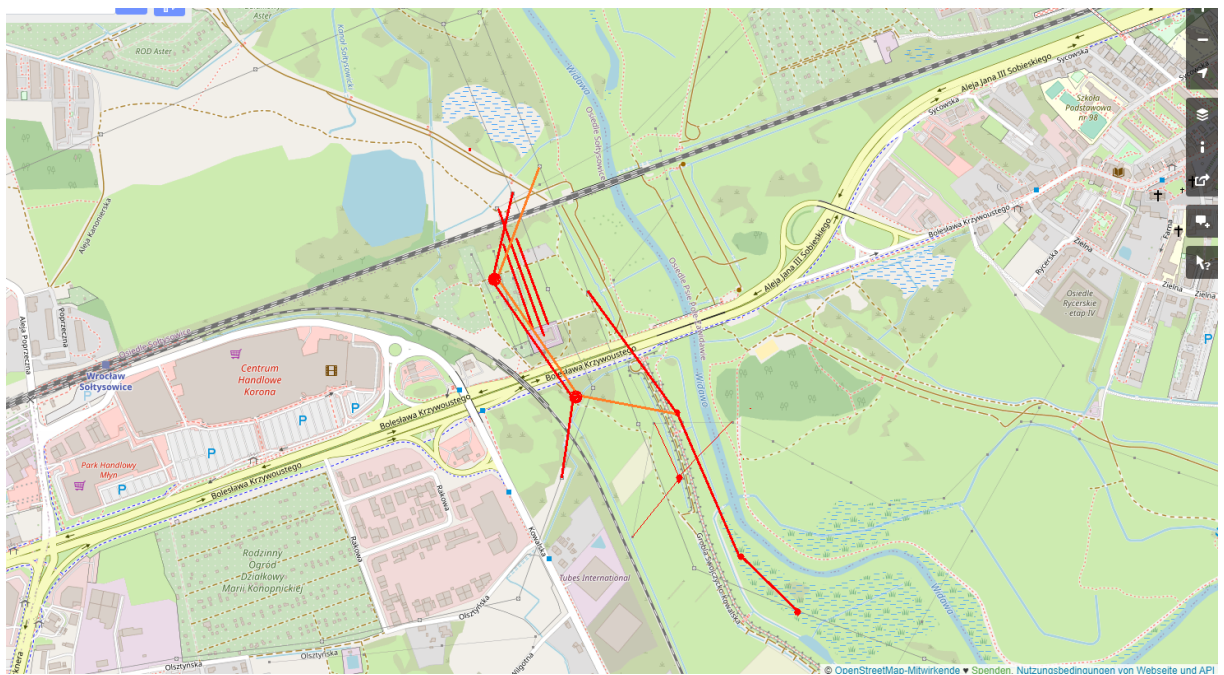
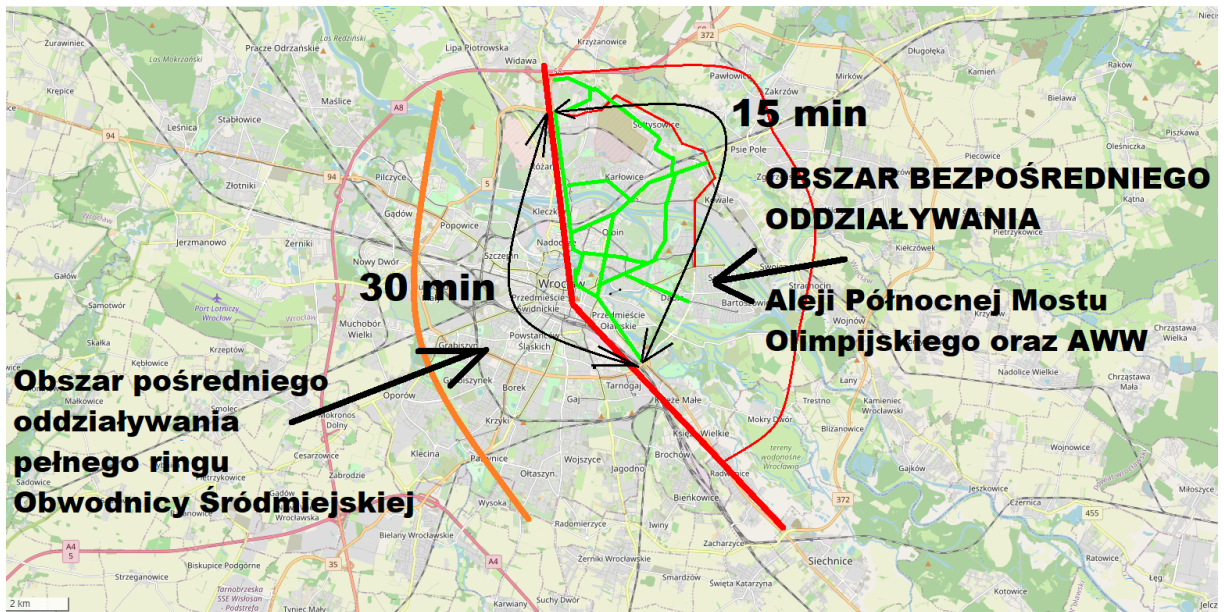
Po wybudowaniu Alei Wielkiej Wyspy należy spodziewać się wzmożonego ruchu szczególnie na ulicy Moniuszki/Śniadeckich na odcinku od Paderewskiego do Kochanowskiego oraz na Różyckiego i zakorkowania tego odcinka aż do czasu wybudowania przedłużenia Paderewskiego z Mostem Olimpijskim nad Odrą i dalej nad Toruńską do Kowalskiej i Krzywoustego do Alei Północnej.

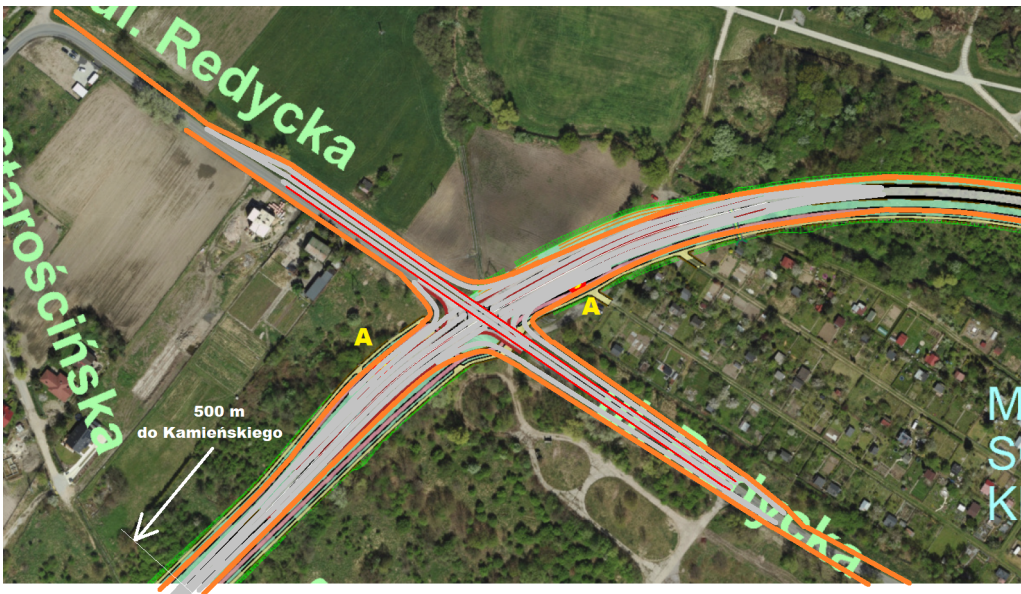
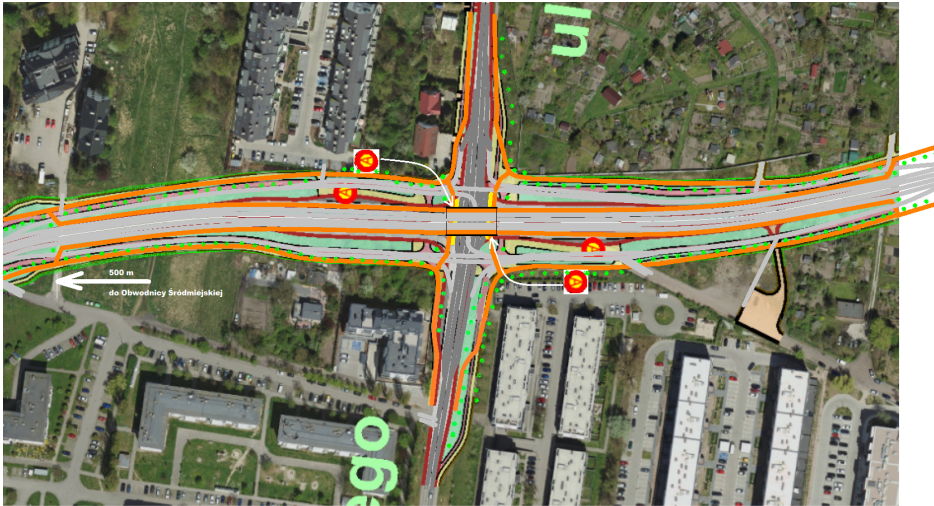
AO Paderewskiego Wienawskiego.png

AO Paderewskiego.png

AO Park Szczytnicki.png

AO Stadion Olimpijski 4 pasy + lewoskrety.png







Pisma

Pismo 1 - Uchwała Rady Osiedla Sołtysowice

UCHWAŁA NR XVI/71/23

RADY OSIEDLA SOŁTYSOWICE

z dnia 20 lutego 2023 r.

w sprawie opinii i oczekiwań Rady Osiedla Sołtysowice dot. Alei Północnej

Na podstawie § 15 ust. 2 Załącznika do uchwały nr XIII/443/03 Rady Miejskiej Wrocławia z 16 października

2003 r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Sołtysowice (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017 r. poz. 2273 i 1471, z 2018

r. poz. 4613, z 2020 r. poz. 6534 oraz z 2021 r. poz. 2819) Rada Osiedla Sołtysowice uchwala, co następuje:

§ 1.



Radni Osiedla Sołtysowice podjęli uchwałę w sprawie opinii i oczekiwań związanych z Aleją Północną:

1. Radni Osiedla Sołtysowice popierają budowę Alei Północnej,
2. Ekrany akustyczne muszą być wybudowane na odcinku przy Sołtysowicach od firmy Fonbud do wiaduktu nad torami (okolice ul. Kanonierskiej),
3. Maksymalne przysunięcie przebiegu Alei Północnej do wału i odsunięcie jej od zabudowań mieszkalnych Sołtysowic (szczególnie ul. Torfowej i Bagatela) – w ramach odstępstwa minimalnej odległości drogi od wału przeciwpowodziowego do 20 metrów (adekwatnie do odstępstwa dotyczącego stawu-tzw. odstojnik za C.H. Korona),
4. Uwzględnienie jak najmniejszej ingerencji w zieleni,
5. W przypadku konieczności etapowania budowy Alei Północnej oczekujemy wybudowania całego odcinka drogi od ul. Krzywoustego (wiadukt nad torami) do skrzyżowania z ul. Redycką (za pętlą autobusową) w jednym etapie,
6. Utrzymanie ograniczenia prędkości do 50 km/h,
7. Budowa wielopoziomowego skrzyżowania z ul. Krzywoustego,
8. Budowa przejść dla pieszych na wysokości Parku Sołtysowickiego i ul. Bagatela (ogródki działkowe),
9. Maksymalizacja nasadzeń kompensacyjnych od strony zabudowań mieszkalnych Sołtysowic,
10. Zagwarantowanie aby w miarę możliwości Aleja Północna w obrębie osiedla nie przechodziła na nasypie,
11. Zastosowanie technologii wykonania nawierzchni, która uwzględni obniżenie hałasu ruchu kołowego.

§ 2.



Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

§ 3.

Realizację uchwały powierza się Zarządowi Osiedla.

Przewodnicząca Rady Osiedla

Pismo 2 - Rada Osiedla Polanowice-Poświętne-Ligota

Wrocław, 14 luty 2023 r.

Sekretariat Departamentu Spraw Społecznych

50-031 Wrocław

ul. W. Bogusławskiego 8

L.DZ. JS/05/14-02-23

Dotyczy: Konsultacja społeczne projektu Alei Północnej

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do spotkania z Projektantem Alei Północnej w dniu 07.02.2023 r., przekazuję uwagi mieszkańców, Rady Osiedla i Zarządu Osiedla Polanowice-Poświętne-Ligota do przedstawionych założeń projektowych.

A. Organizacja procesu projektowego, rozwiązania projektowe

1. Zakończenie dróg klasy GP na odcinkach od istniejącego odcinka obwodnicy śródmiejskiej (od ulicy Żmigrodzkiej) do ulicy Krzywoustego jest opóźnione o kilka lat pomimo uzyskania decyzji ZRID na budowę odcinka od ulicy Poświęckiej do ulicy Kamieńskiego, nadal brak nie tylko harmonogramu inwestycji, ale deklaracji terminowych dla realizacji poszczególnych odcinków.
2. W trakcie spotkania na osiedlu Polanowice-Poświętne-Ligota w celu konsultacji z udziałem Projektanta także nie przedstawiono deklaracji terminowych, a terminy realizacji są dla mieszkańców najważniejsze ze względu na obciążenie ulic osiedlowych ruchem tranzytowym (do którego nie są przystosowane).
3. Zmierzona kolejność realizacji w I etapie węzła z ulicą Krzywoustego i odsunięcie w nieokreślona przyszłość dokończenia odcinka obwodnicy



śródmiejskiej od ulicy Żmigrodzkiej do ulicy Kamieńskiego jest nieakceptowalne dla mieszkańców i Rady Osiedla.

Etapowanie nie uwzględniające szybkiego odciążenia od ruchu tranzytowego najbardziej zurbanizowanego terenu inwestycji drogowej (Poświętne), co powinno być priorytetem dla władz Miasta, jest lekceważeniem zdrowia mieszkańców.

4. Założenia dla projektowania w postaci prognoz ruchu wymagają aktualizacji, prognoza obciążenia ruchem w ciągu godziny w szczycie przedpołudniowym i popołudniowym (700-800) jest zaniżona kilkukrotnie w stosunku do aktualnego obciążenia ruchem tranzytowym na ulicach osiedla Polanowice-Poświętne-Ligota.

5. Projekt układu drogowego (szerokości jezdni i ilości pasów ruchu) w oparciu sztywną wytyczną urzędników miejskich o ograniczeniu do jednego pasa ruchu w jednym kierunku wymaga korekty w terenach zurbanizowanych (Poświętne) ze względu na zaniżoną prognozę ruchu na projektowanym odcinku, a także na ulicy Kamieńskiego.

Zwężenie alei do jednego pasa jezdni w każdym kierunku pomiędzy ulicami Poświęcką i Kamieńskiego na odcinku około 400 m to iluzoryczna oszczędność. Koszty zarządzania kryzysowego w przypadku zatorów spowodowanych ruchem ponad prognozę, przyrostem liczby mieszkańców Osiedla i siedlisk sąsiednich, kolizjami na zwężeniach jezdni przewyższą koszty zachowania szerokości jezdni na spornym odcinku.

Ponadto należy uwzględnić koszty zanieczyszczenia środowiska i wpływu na zdrowie mieszkańców kumulacji aut w zatorach.

Niezależnie od aktualizacji danych o obciążeniu ruchem , projekt powinien przewidywać rezerwę przepustowości na kluczowych odcinkach (teren mocno zurbanizowany) w celu uniknięcia zatorów przed budynkami mieszkalnymi (generujących obciążenie hałasem, spalinami i pyłami).



Projektowana infrastruktura, ekrany akustyczne, zieleń powinny uwzględniać możliwość łatwego poszerzenia jezdni w przypadku błędnych założeń projektowych.

6. Rekomendowane jest zaprojektowanie ronda na skrzyżowaniu Alei Północnej z ulicą Kamieńskiego ze względu na zbliżone obciążenie ruchem (wg zaniżonych prognoz średnio 750 aut na godzinę na odcinku Alei pomiędzy ulicami Poświęcką i Kamieńskiego, a średnio 650 na godzinę na ulicy Kamieńskiego, przy czym narasta ilość aut wjeżdżających do miasta od strony Krzyżanowic).

7. Rekomendowane zaprojektowanie kładki nad Aleją Północną na ciągu pieszo-rowerowym w rejonie ulicy Falzmanna (oś pomiędzy osiedlami mieszkalnymi, a rekreacyjnym terenem Zielonego Klina i komercyjnym Marino).

8. Ze względu na priorytety zrównoważonego rozwoju, planowanie perspektywiczne inwestycji i kosztów, oraz możliwe terminy realizacji - rekomendowana realizacja odcinka alei Poświęcka-Kamieńskiego w pierwszym etapie na wydaną już decyzję ZRID.

B. Ochrona przed hałasem, ochrona środowiska

1. Brak zaprojektowania ekranów akustycznych - nie przedstawiono obliczeń, co w związku z zaniżonymi prognozami ruchu przedstawia zagrożenie dla ochrony przed hałasem zurbanizowanych terenów inwestycji. Dotyczy przede wszystkim odcinka pomiędzy ulicami Poświęcką i Kamieńskiego.

2. Brak zarezerwowanej lokalizacji na ekrany akustyczne w rysunkach sytuacji i przekrojach drogowych -konieczne wkomponowanie w tereny zielone - wysoka zieleń nie spełnia funkcji ekranu akustycznego, a odpowiednio zaprojektowane ekrany akustyczne powinny być uzupełnieniem zieleni ochronnej/terenów zielonych.

3. Do uzupełnienia w projekcie nasadzenia zastępcze w wyniku wycinki drzew przy trasie inwestycji, preferowaną lokalizacją dla nasadzenia



zastępczego drzew powinny być tereny najmocniej zurbanizowane, co wymaga wcześniejszego uzgodnienia z samorządami osiedli i właścicielami terenów, brak takich uzgodnień.

4. Brak zaprojektowanych rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt poza terenami zurbanizowanymi na trasie inwestycji.

Komunikacja publiczna

5. Brak dodatkowego autobusu po realizacji Alei Północnej łączącego nowe tereny mieszkalne na północnym zachodzie miasta (Maślice, Lipa Piotrowska) przez Aleję ze wschodnią częścią miasta (n. Korona), odciążając centrum miasta. Prosimy o rozważenie przekazanych argumentów i dostosowanie założeń projektowych do oczekiwań przekazanych w konsultacjach społecznych.

Z wyrazami szacunku

Jacek Solecki

Sekretarz Zarządu Osiedla

Do wiadomości:

1. a/a

2. Urząd Miasta Wrocławia Departament Infrastruktury i Transportu

Sekretariat

3. Urząd Miasta Wrocławia Departament Infrastruktury i Transportu Wydział Inżynierii Miejskiej

4. Urząd Miasta Wrocławia Departament Spraw Społecznych Sekretariat

5. Urząd Miasta Wrocławia Departament Spraw Społecznych Wydział Partycypacji Społecznej

Pismo 3

"Konsultacje społeczne na temat lokalizacji Alei Północnej"

-odpowiedź sąsiadujących mieszkańców-

My, mieszkańcy Sołtysowic - najbliżsi sąsiedzi proponowanego przebiegu Alei Północnej, nie wyrażamy zgody na tak małą odległość jej budowy od naszych domów. Proponowane rozwiązanie jest nie do zaakceptowania. Tym



bardziej że, jest mnóstwo miejsca by ją oddalić od ulic: Torfowej, Gimnazjalnej, Bagatela, Fortowej i Krastera. W posiadanych nieruchomościach mieszkamy na stałe. Odległość kilkadziesiąt -sto - ponad sto metrów od takiej trasy szybkiego ruchu nie pozwoli Nam od wiosny do jesieni otworzyć okien a o spokojnym korzystaniu z przydomowych ogródków już nie wspominając. Hałas przejeżdżających samochodów ciężarowych, sportowych, autobusów, motocykli - uciążliwy będzie całą dobę, 365 dni w roku. Jest Nas bardzo wielu przeciwko tej odległości. Taka droga na podwyższeniu i tak blisko naszych domostw zniszczy zdrowie fizyczne i psychiczne Nasze, Naszych Dzieci i Naszych Dziadków. Wibracje, spaliny, hałas. Piekło za oknem.

Osiedlaliśmy się tu 50, 40, 30 lat temu. Nie mówimy o drodze, która była i jest obok tylko o obwodnicy miejskiej, którą proponuje się nam zaraz oknem.

Nasz dobytek - nasze domy również straciłyby na wartości poprzez takie decyzje. W naszym kraju odległość od zabudowań prawie bezszelestnych takich jak wiatraki (i nie trujących powietrza) wynosi minimum 700 m. a nam proponuje się kilkadziesiąt lub sto od hałaśliwej i trującej obwodnicy. Pobliski stadion jak i Las Sołtysowicki jest ostoją spokoju i czystego powietrza na osiedlu. I tak też powinno zostać.

Przy tak poważnej sprawie, czas trwania i data konsultacji (ferie i wyjazdy) nie jest w porządku. Sprawą zajmuje się grono osób a o konsultacjach nie wie prawie nikt na osiedlu. Dowiedzieliśmy się o nich przypadkiem w ostatnich dniach. Przypomnę że, gdy to my mieszkańcy np. chcemy zmienić minimalnie kąt nachylenia dachu remontowanego garażu lub przesunąć bramę - korespondencję otrzymuje całe sąsiedztwo wraz z szeregiem urzędów i instytucji. Postępowania trwają miesiącami a nawet latami.



Przy tej omawianej kresce na mapie było podobnie. Nikt z sąsiedztwa nie pamięta o korespondencji, powiadamianiu czy też pytaniu o zdanie. Tak bliska odległość to jakaś powielana pomyłka.

W informacjach jakie wyczytaliśmy, Aleja Północna ma za zadanie: "odciążyć ruch tranzytowy i uspokoić ruch w tej części miasta". I to skumulowanie ruchu i obciążenie nim nas w odległości kilkadziesiąt - sto metrów to jest rozwiązanie właściwe? Do dnia obecnego na osiedle nie mogą wjeżdżać samochody ciężarowe za wyjątkiem tych z pozwoleniem. Na tej obwodnicy pojawiłyby się wszelkie: wyjące i huczące. Całą dobę i rok. Uszczęśliwić jednych kosztem drugich? Jest proste rozwiązanie dla wszystkich - odsunąć tę Aleję w stronę Widawy.

Wyczytaliśmy również że, omawiając tą obwodnicę już pochyłano się nad bezkręgowcami, żabami i ich migracją. Cieszono się z oszczędzenia oczka wodnego i planowania siatek ochronnych dla zwierząt.

A o Nas: o kilkuset mieszkańcach ulic: Torfowej, Gimnazjalnej, Bagatela, Fortowej i Krastera nie wspomniano. Żaden zespół nie analizował zgubnego wpływu na Nasze zdrowie i spokój. Można odnieść wrażenie że, to my istniejemy dla drogi a nie ona dla Nas. Naszej zgody na tak bliską lokalizację nigdy nie będzie. Prosimy więc o nie marnowanie więcej publicznych (wspólnych - Naszych też) pieniędzy. My i Nasze zdrowie jesteśmy tu dobrem najwyższym nie droga. Mieszkańcy ulic: Torfowej, Gimnazjalnej, Bagatela, Fortowej i Krastera.

Adres do korespondencji:

Wrocław 13.02.2023

Do wiadomości:

Prezydent Miasta Wrocławia

Fundacja Na Rzecz Studiów Europejskich

Wrocławskie Inwestycje

Rada Osiedla Sołtysowice

Pismo 4



PARAFIA RZYMSKOKATOLICKA

p.w. Najświętszej Maryi Panny Matki Kościoła

ul. Kamieńskiego 230 51-126 Wrocław

Wrocław, dnia 06.02.2023

Konsultacje Społeczne

Budowy Alei Północnej Wrocławia

Prośba o zaprojektowanie miejsc parkingowych dla samochodów przy cmentarzu i kościele ul. Kamieńskiego 239 i ul. Kątowej

Zwracam się z prośbą o ujęcie w planach inwestycyjnych i realizację miejsc parkingowych dla samochodów osobowych w pobliżu Cmentarza

Parafialnego i Kościoła przy ul. Kamieńskiego 230 we Wrocławiu.

Stale zwiększająca się ilość mieszkańców osiedla, a co za tym idzie parafian powoduje potrzebę powstania nowych miejsc do parkowania samochodów dla osób odwiedzających miejsca publiczne czyli jakimi są cmentarz i kościół.

Zwiększa się także liczba mieszkańców w tym rejonie choćby nowo powstający budynek wielorodzinny w sąsiedztwie co zwiększa ilość samochodów przemieszczających się w rejonie Cmentarza i Kościoła.

Proponujemy aby miejsca parkingowe na potrzeby Cmentarza Parafialnego w rejonie ul. Kamieńskiego 230 zostały uwzględnione przy projektowaniu i budowie odcinka śródmiejskiej obwodnicy Wrocławia do Psiego Pola.

Budowa tego odcinka obwodnicy będzie wymagać przebudowy skrzyżowania ul. Kamieńskiego z ul. Kątowej w sąsiedztwie proponowanych lokalizacji parkingów.

Prosimy o uwzględnienie przy planowaniu inwestycyjnym naszego wniosku i informacji o podjętych decyzjach.

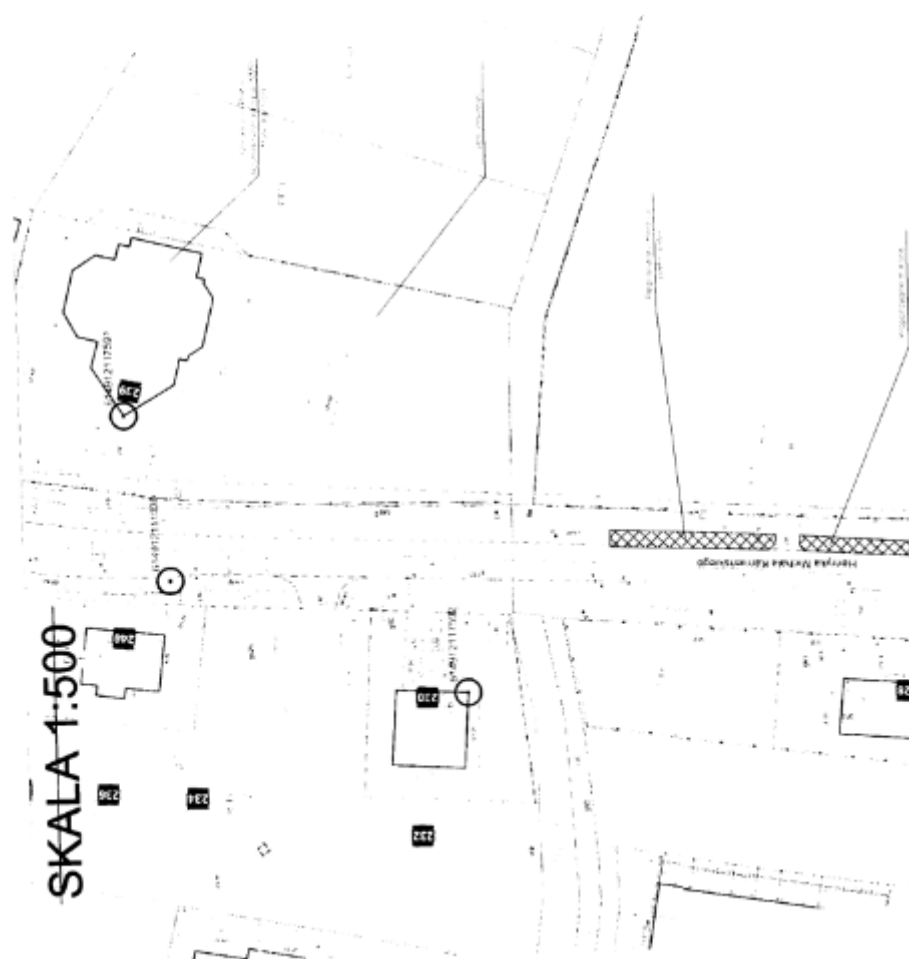
W załączeniu szkicowa propozycja lokalizacja dodatkowych miejsc parkingowych w rejonie ul. Kamieńskiego i ulicy Kątowej.



Z wyrazami szacunku

Ks. Henryk Trościanko

Proboszcz parafii





Odpowiedź na pytanie

Napisz co sądzisz o planowanej inwestycji. Zwróć szczególną uwagę na kwestie związane z organizacją komunikacji zbiorowej oraz ciągów pieszo-rowerowych.

l.p.	Treść opinii
1	Doskonale, że zabraliście się za to. Zgłaszam jednak potrzebę przemyślenia budowy ekranów oddzielających ulicę od zabudowy (ul. Ałunowa, Ługowa) na odcinku Redycka do Kamieńskiego. To uzasadnione - tym bardziej, że w studium, w tym obszarze nadal zabudowa zagrodowa, czyli można się spodziewać obniżonego poziomu hałasu w stosunku do terenów mocniej zurbanizowanych.
2	Uważam, że droga jest potrzebna, ale jej przebieg niszczy walory rekreacyjne osiedla takie jak spacerowy wał, spokojny las Sołtysowicki, ogródki działkowe. Idealnym rozwiązaniem wydaje się przeniesienie jej za wał nad Widawą, w ostateczności zastosowanie wysokiej klasy ekranów w rejonie lasu i wzdłuż wału.
3	Czy doczekam się inwestycji tej miary, która nie będzie tylko dla polepszenia życia jeżdżących samochodami? Czy przy okazji wyznaczania trasy nikt nie zastanawia się, co robi w tych czasach teren wojskowy w mieście i jakie stanowi zagrożenie? Droga powinna iść właśnie poniżej poligonu, a nie po terenach przyrodniczo cennych. Jeśli już musi tą trasą, to w sposób jak najmniej ingerujący w środowisko. To powinna być zielona estakada wtopiona maksymalnie w naturę. Projekt obecny to nie jest projekt na te czasy, ale zatrzymanie w latach 70. Nie widzę myślenia o zachowaniu jak największej liczby drzew, a widzę bezsens powielania tras dla pieszych i rowerzystów, którzy bezpiecznie i bez spalin mogą poruszać się wałami. To nie jest projektowanie przyjazne ludziom i naturze. Psie Pole już teraz cierpi na zakorkowanie, a tutaj zaoszczędzono na tym,



	żeby korki powiększyć. Brak barier dźwiękochłonnych - koniecznych w takiej lokalizacji. Cierpieć będą osiedla na dużej przestrzeni. Bardzo źle też wygląda projekt komunikacji - widać jak bardzo we Wrocławiu jest wielka niechęć do wykorzystywania tras kolejowych. Już teraz lepiej zaplanowana komunikacja z przystankami przy dworcach poprawiłaby sytuację. Konieczna korekta przejazdu linii A, praktycznie już teraz możliwa, aby dojeżdżała do stacji Wrocław-Sołtysowice, a nie grzęzła w korku między Daniłowskiego a Kromera.
4	Przebieg Alei Północnej powinien być odsunięty od zabudowań w obrębie osiedla Sołtysowice. Należy zwrócić szczególną uwagę na ochronę przed hałasem i uwzględnić w projekcie ekrany akustyczne oraz nawierzchnię emitującą mniejszy hałas. Powinno uwzględnić podatkowe nasadzenie w obrębie Sołtysowic, po stronie zabudowań, aby skompensować wycinkę drzew w Lesie Sołtysowickim.
5	„Łubu-dubu, łubu-dubu”. Taka wielkość okienka ma pewnie sugerować, żeby tylko do tego się ograniczyć. I znowu konsultacje w bardzo ważnej sprawie, o których człowiek dowiaduje się przypadkiem. Życie nie toczy się tylko w Internecie i to nie jest w porządku, że tylko wycinek populacji Wrocławia może się wypowiedzieć. Materiały nie są też przygotowane odpowiednio, żeby każdy mógł mieć faktyczny obraz tego, co będzie w rzeczywistości. Mapy i legendy to przykład na to, jak nie używać kolorów. Zostaje zgadywanie, który odcień czego dotyczy. Nagranie audio tylko zaciemnia żargonem budowlanym „skanalizowanie ze światłami”???!!! Standard: podatniku wrocławski, coś ci tu wrzucimy, żeby odpajkować konsultacje i nie jest ważne, co nam napiszesz, bo zrobimy jak uważamy, żeby było dobrze zwłaszcza dla firmy wykonawczej i co nam zrobisz.



	Ponieważ nadzorują to Wrocławskie Inwestycje – spółka miejska, to włącza się od razu alarm, że dobrze nie będzie. Na pewno drogo, źle i z bardzo dużą ilością betonu oraz wszelkiej możliwej infrastruktury przewymiarowanej do granic. Znowu wycinane na potęgę drzewa, żeby wpakować więcej betonu niż trzeba. Tam chyba parady pieszo-rowerowe mają się odbywać, bo poza jezdnią jeszcze 5 metrów szerokości. W efekcie wpięcia trasy w Krzywoustego ze światłami, a nie bezkolizyjnie stworzy się kolejny koszmar drogowy. Już teraz przejechanie płynne nie jest możliwe. To nie jest projekt rozwiązujący problem, tylko zmieniający geografię korków. Całościowe rozwiązanie to nie jest.
6	Po zapoznaniu się z planowanym przebiegiem północnego fragmentu obwodnicy śródmiejskiej Wrocławia uważam, iż inwestycja ta będzie mieć negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze a tym samym na życie mieszkańców okolicznych osiedli, zwłaszcza Sołtysowic. Ponadto, inwestycja ta stoi w sprzeczności do kilku przyjętych przez Radę Miejską Wrocławia dokumentów, mianowicie: 1) alarmu klimatycznego (Stanowisko nr XIV/4/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 października 2019 r.) 2) apelu w sprawie ogłoszenia wyjątkowego stanu klimatycznego oraz przeciwdziałania postępującemu kryzysowi klimatycznemu (Apel nr XIII/3/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 września 2019 r.) 3) Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu (Załącznik do uchwały nr XIII/342/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 września 2019 r.) 4) Planu działań na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP; Załącznik do uchwały nr XII/301/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 4 lipca 2019 r.) oraz



5) Planu Gospodarki Niskoemisyjnej (Załącznik do uchwały nr XII/300/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 4 lipca 2019 r.)

Obserwowane obecnie zmiany klimatyczne (raport IPCC 2021; <https://www.ipcc.ch>), prowadzące do wzrostu średnich temperatur powodujących przede wszystkim susze hydrologiczne oraz gwałtowne zmiany pogodowe (burze, ulew, upały) powinny obligować społeczeństwo do uznania za konieczne wsparcie niskoemisyjnego transportu. Budowa planowanej drogi spowoduje wzrost ruchu samochodowego, a więc i emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu miasta Wrocław, dlatego też realizacja tej inwestycji w planowanym zakresie powinna być wstrzymana.

Planowany odcinek obwodnicy śródmiejskiej ma przebiegać przez cenne przyrodniczo tereny. Spacerując po dolinie Widawy, głównie między Mostem Kolejowym na Widawie (w pobliżu Centrum Handlowego Korona) a AOW, wielokrotnie obserwowałam gatunki ptaków znajdujące się w Załączniku 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Były to: dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, dzięcioł średni *Dendrocoptes medius* i gąsiorek *Lanius collurio*. Na tym terenie występuje też kilka gatunków płazów podlegających szczególnej ochronie, jak ropucha szara *Bufo bufo*, ropucha zielona *Bufotes viridis* kumak nizinny *Bombina bombina* czy traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*. Akty prawne obligują nas do m.in. ochrony siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt). Ponadto, zarówno w lesie Sołtysowickim jak i na terenach bliżej Widawy w wielu miejscach



widzieć ślady działalności bobra europejskiego *Castor fiber* – zgryzy na pniach drzew, powalone drzewa, tropy, odchody. Często widywane są też dziki oraz sarny przekraczające wały przeciwpowodziowe w dolinie Widawy.

Zmiany klimatu prowadzą do coraz częstszego występowania susz hydrologicznych. Ze względu na liczne zbiorniki wodne, kanały oraz duży zacieniony obszar (Las Sołtysowicki, ogródki działkowe, fragmenty lasów między rzeką Widawą a wałem przeciwpowodziowym) teren Sołtysowic pełni bardzo ważną funkcję retencyjną skutecznie zatrzymując wodę opadową. Retencja jest jednym z najważniejszych czynników przeciwdziałających negatywnym skutkom ocieplenia klimatu. Podobne działanie ma zachowanie naturalnego krajobrazu zawierającego zakrzewienia i fragmenty lasów, które oferując cień zapobiegają nadmiernemu nagrzewaniu powierzchni ziemi i parowaniu wody. Dzięki temu temperatura powietrza na takich terenach jest niższa niż w obrębie ścisłej zabudowy, gdzie doświadczamy efektu tzw. miejskiej wyspy ciepła, szczególnie uciążliwej w letnich miesiącach. Tereny o walorach pozwalających odetchnąć latem od upałów i przede wszystkim przeciwdziałać skutkom zmian klimatu znajdują się właśnie na obszarze Sołtysowic i doliny Widawy. Wiele osób tu spaceruje, biega i jeździ na rowerze, szczególnie wzdłuż wałów Widawy. Zachowanie tych terenów jest kluczowe dla funkcjonowania lokalnej przyrody oraz mieszkańców, dlatego też apeluję nie tylko o zachowanie tego obszaru, ale również o jego ochronę.

Polskie miasta powinny dążyć do zachowania jak największych obszarów zielonych w granicach aglomeracji – przeciwdziałają one negatywnym skutkom zmian klimatu oraz sprzyjają zachowaniu różnorodności biologicznej, która jest nie tylko wartością sama w sobie, ale ma też znaczenie dla nas, mieszkańców. Tymczasem Miasto



Wrocław planuje inwestycję, która znacząco zredukuje roślinność. Obecnie planowana trasa północnego fragmentu obwodnicy śródmiejskiej będzie prowadzić do wycinki kilku tysięcy drzew (!!!), w tym starych drzew o cechach pomnikowych oraz niezwykle istotnych z punktu widzenia zachowania miejsc gniazdowania ściśle chronionych gatunków ptaków, takich jak dzięcioły czy sowy. Budowa drogi wiąże się nie tylko ze zniszczeniem tego co występuje na powierzchni, ale również z głębokimi wykopami pod infrastrukturę drogi, co doprowadzi do osuszenia pobliskich zbiorników wodnych. Inwestycja ta zwiększy również zanieczyszczenie powietrza, stworzy barierę dla zwierząt, przyczyni się do zaniku cennych siedlisk i wzrostu efektu miejskiej wyspy ciepła.

Planowany odcinek obwodnicy śródmiejskiej przebiegać ma również przez sześć ogrodów działkowych oraz ma sąsiadować z dwoma kolejnymi. Ogródki działkowe zakładane w obrębie miasta to nie tylko enklawa dla wielu gatunków zwierząt (owadów, płazów, ptaków, ssaków), ale i dla nas – mieszkańców. Dzięki nim mamy możliwość kontaktu z naturą bez dojazdu, a więc bez dodatkowej emisji dwutlenku węgla. Wytczenie obwodnicy śródmiejskiej przez tereny ogródków działkowych oraz w ich najbliższej okolicy obniży znacząco wartość przyrodniczą oraz rekreacyjną tych terenów. Ponadto, będziemy mieć do czynienia z dodatkowym hałasem powodowanym przez wzmożony ruch transportowy a postawienie ekranów akustycznych ograniczy możliwości przemieszczania się osób, zwierząt oraz obniży wartość krajobrazową tych terenów. Uważam, iż niszczenie ogródków działkowych jest bezcelowe i sprzeczne z ustawowymi działaniami Miasta Wrocław, które mają działać na rzecz zrównoważonej energii oraz przeciwdziałać negatywnym skutkom zmian klimatu.

W ciągu ostatnich kilku lat intensywnie przybywa zabudowy



	mieszkaniowej w obrębie Sołtysowic i okolicy przez co wzmógł się ruch transportowy na tych terenach. Sytuacja drogowa wymaga poprawy, ale nie kosztem zniszczenia tak cennych terenów jak to jest planowane. Miasto Wrocław powinno wziąć pod uwagę przebudowę istniejącej sieci dróg i przejazdów kolejowych na ul. Poprzecznej i ul. Czajkowskiego. Ponadto, utworzyć spójną sieć ścieżek rowerowych wzdłuż ulic Poprzecznej, Sołtysowickiej i Redyckiej. Doświadczamy obecnie kryzysu klimatycznego. Wszystkie europejskie miasta muszą podjąć realne działania, dzięki którym ta katastrofa klimatyczna będzie dla mieszkańców mniej dotkliwa. Każde miasto powinno dążyć do zwiększenia obszarów zielonych w obrębie aglomeracji i zdecydowanie zadbać o bezpieczeństwo mieszkańców w przyszłych dekadach. W związku z powyższym apeluję do Urzędu Miejskiego Wrocławia o zaniechanie budowy północnego fragmentu obwodnicy śródmiejskiej Wrocławia w planowanym zakresie i rozważenie przebudowy istniejącej sieci dróg w celu poprawy ruchu transportowego.
7	W mojej opinii planowana inwestycja, jest w dobrze zaplanowana. Naniósłbym w niej następujące zmiany: - ciągi pieszo-rowerowe powinny zostać skierowane na wyasfaltowany wał nad Widawą - ciągi pieszo-rowerowe powinny zakładać możliwie bezkolizyjne dotarcie do przystanku kolejowego Wrocław- Sołtysowice, - celowe wydaje się połączenie (przedłużenie) istniejącej estakady nad ul. Krzywoustego z planowaną estakadą nad torami kolejowymi. Wymagało by to zmian projektowych, jednak dzięki takiemu działaniu w naturalny sposób wykorzystało by się istniejącą estakadę wraz z jej zjazdami umożliwiającymi płynny ruch w każdym kierunku. Z poważaniem



8	Wreszcie :) Cieszę się, że wreszcie będzie można przejechać do Psiego Pola obwodnicą Środmiejską. To szybszy dojazd przy okazji do Szpitala na Kamieńskiego. Ekstra. Niepokoiki jednak koniec trasy. Czy tam mają być światła? Dobrze rozumiem? Zdecydowanie powinno znaleźć się tam skrzyżowanie dwupoziomowe, bezkolizyjne. Nie po to zbudowano tuż obok estakadę w linii ulicy Kowalskiej oraz wiadukt kolejowy na linii 292, żeby umieszczać tuż obok skrzyżowanie ze światłami!
9	W mojej opinii inwestycja, choć potrzebna i zasadniczo dobrze zaplanowana wymaga następujących korekt: 1. Konieczne jest zaprojektowanie i wybudowanie bezkolizyjnego (dwupoziomowego) skrzyżowania Alei Północnej z ul. Krzywoustego, w szczególności, że w obecnym projekcie zaplanowano już budowę estakady (300 m), która jednak ma zostać nie przedłużona o odcinek ponad ul. Krzywoustego. 2. Pozostałe większe skrzyżowania występujące na obwodnicy powinny być zaprojektowane pod kątem większej przepustowości, niż standardowe podejście. Do wyboru są następujące nowoczesne rozwiązania: rondo turbinowe, skrzyżowanie bezkolizyjne, skrzyżowanie jednopoziomowe z adaptacyjną sygnalizacją świetlną opartą na wielu czujnikach. Niedopuszczalna jest sygnalizacja świetlna ze stałymi cyklami świetlnymi. 3. Powinna zostać zapewnione sprawne (tj. zachęcające do korzystania) skomunikowanie ciągów pieszo-rowerowych z przystankami komunikacji miejskiej oraz przystankiem kolejowym Wrocław- Sołtysowice, Z poważaniem



10	Dzień dobry. Aleja Północna to inwestycja bardzo potrzebna i zasadniczo dobrze zaplanowana, ale z mojej perspektywy projekt wymaga następujących zmian: - konieczne jest zaprojektowanie i wybudowanie bezkolizyjnego (dwupoziomowego) skrzyżowania Alei Północnej z ul. Bolesława Krzywoustego. Brak tego elementu może oznaczać poważne utrudnienie w korzystaniu z Alei Północnej w kontekście komunikacji zbiorowej, a tym bardziej: bezpiecznego przejazdu karetek i Straży Pożarnej. W obecnym projekcie zaplanowano już budowę estakady nad linią kolejową 143 (300 m). Estakada powinna zostać przedłużona o odcinek ponad ul. Bolesława Krzywoustego, aby umożliwić bezkolizyjne włączanie się do ruchu; - dla poprawy komfortu pieszych i rowerzystów, a także motywowania mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej, niezbędne jest sprawne i wygodne skomunikowanie ciągów pieszo-rowerowych z przystankami komunikacji miejskiej oraz przystankiem kolejowym Wrocław-Sołtysowice; - ciągi pieszo-rowerowe powinny być poprowadzone szczytem wałów nad Widawą wszędzie tam, gdzie będzie to możliwe; - utrzymanie ograniczenia prędkości maksymalnie do 50km/h na całym odcinku Alei Północnej oraz zakaz poruszania się po niej TIRów. Z poważaniem,
11	Droga powinna być szersza (2 pasy w każdą stronę). Ze ulicą Krzywoustego powinno być skrzyżowanie bezkolizyjne. Przez aleje mogłoby przebiegać więcej linii autobusowych, niż jest to aktualnie zaplanowane.
12	Cieszę się, że w końcu coś ruszyło się w temacie. Projekt bardzo mi się podoba, choć liczę, że trasa rowerowa będzie miała więcej łączników z trasą rowerową na wałach i kończyć (zaczynać) będzie się skrzyżowaniem bezkolizyjnym z Krzywoustego.



	Owocnej pracy
13	Ruch pieszo-rowerowy + organizacja komunikacji zbiorowej jest wystarczająca do planowanej inwestycji :).
14	W mojej opinii inwestycja, choć potrzebna i zasadniczo dobrze zaplanowana wymaga następujących korekt: - ciągi pieszo-rowerowe, tam gdzie to możliwe, winne być poprowadzone szczytem wałów nad Widawą, - powinna zostać zapewnione sprawne (tj. zachęcające do korzystania) skomunikowanie ciągów pieszo-rowerowych z przystankami komunikacji miejskiej oraz przystankiem kolejowym Wrocław- Sołtysowice, - koniecznością jest zaprojektowanie i wybudowanie bezkolizyjnego (dwupoziomowego) skrzyżowania Alei Północnej z ul. Krzywoustego, w szczególności, że w obecnym projekcie zaplanowano już budowę estakady (300 m), która jednak ma zostać nie przedłużona o odcinek ponad ul. Krzywoustego. Z poważaniem
15	Uważam, że inwestycja jest co do zasady dobrze zaplanowana. Uważam, że tam gdzie to możliwe - ruch pieszo-rowerowy warto skierować na wały nad Widawą, dobrze je komunikując z przystankami komunikacji miejskiej oraz przystankiem kolejowym Sołtysowice. Jednocześnie jestem bardzo zaniepokojony brakiem bezkolizyjnego (dwupoziomowego) skrzyżowania Alei Północnej z ul. Krzywoustego. Uważam, że brak tego elementu może zniweczyć cały trud, w szczególności w kontekście komunikacji zbiorowej oraz bezpiecznego przejazu karetek i straży pożarnej. Planowana jest ponad 300-metrowa estakada, nie przedłużenie je na drugą stronę ul. Krzywoustego to strategiczny błąd, który będzie się mścił na zdrowiu (zwłaszcza psychicznym) mieszkańców oraz będzie



	negatywnie wpływał na środowisko naturalne. z wyrazami szacunku,
16	Projekt fajny, ale konieczne jest wykonanie skrzyżowania Alei z ul. Bolesława Krzywoustego jako skrzyżowania bezkolizyjnego, bez sygnalizacji świetlnej.
17	Uważam, że konieczne jest wykonanie skrzyżowania Alei Północnej z ul. Bolesława Krzywoustego jako skrzyżowania bezkolizyjnego, bez sygnalizacji świetlnej. W innym wypadku zakochuje się wjazd od strony Psiego Pola.
18	Dzień dobry, nowoprojektowana droga jest bardzo potrzebna dla mieszkańców osiedli północnych. Jako mieszkanka Sołtysowic jestem jednak bardzo zaniepokojona brakiem ekranów akustycznych wzdłuż naszego osiedla. Już od wielu lat borykamy się z olbrzymim ruchem samochodowym, biegnącym przez osiedle, a co za tym idzie zwiększonym hałasem i zanieczyszczeniami. Wraz z budową drogi, jak również systematyczną rozbudową naszego osiedla, ruch osiedlowy jak i tranzytowy ulegnie zwiększeniu, a więc zwiększeniu ulegnie hałas i zanieczyszczenie. Idealne byłoby odsunięcie drogi za wał przeciwpowodziowy. Rozumiem, że na to jest już za późno, ale nie można pozwolić, żeby nowopowstająca droga pogorszyła jakość życia mieszkańców osiedla, bo przecież nie o to walczyliśmy od wielu lat. Dlatego postuluję, o zaprojektowanie ekranów akustycznych na całej długości osiedla. Druga sprawa jaka budzi moje wątpliwości, to dostępność terenów zielonych dla mieszkańców. Są one płucami naszego osiedla oraz niezbędnym miejscem do rekreacji. Nasze osiedle jest modelowe pod tym względem, a nowa droga odcina nas od terenów zielonych. Domagam się więc zwiększenia ilości przepustów dla mieszkańców ,



	nie tylko dla zwierząt. z poważaniem
19	Dzień dobry proszę o uwzględnienie i postawienie ekranów wyciszających hałas z drogi przy budynkach znajdujących się na wysokości ulicy Hugona Kowarzyka. Moim zdaniem sama inwestycja jest dobrym pomysłem jednak nie chciałbym, żeby droga znalazła się tuż pod budynkiem, stąd proszę o wycentrowanie powstającej drogi pomiędzy istniejącymi budynkami TBS, a zabudowa przy ulicy Hugona Kowarzyka.
20	Potrzebny wyjazd z ul. Kowarzyka na Aleje Północna i ekrany dźwiękochłonne
21	w związku z budową Alei Północy mieszkańcy ul. Ługowej i Kamieńskiego wnoszą o zabudowę jezdni Alei oszklonym tunelem na wzór tunelowych tras w Warszawie, które doskonale tłumią hałas dużo lepiej aniżeli ekrany.
22	Planowane wyłączenie z ruchu samochodowego łącznika ul. Redyckiej z Aleją spowoduje kumulację ruchu na dojeździe do Alei przez Sołtysowicką. Tymczasem do stadionu przy ul. Sołtysowickiej, gdzie trenuje dużo młodzieży, nie da się nawet dojść bezpiecznie chodnikiem, bo na pewnym odcinku chodnika w ogóle nie ma. Pytanie zatem jak zostanie zapewnione bezpieczeństwo pieszych na ul. Sołtysowickiej? Uważam, że wspomniany łącznik z Redyckiej powinien zostać dopuszczony dla ruchu samochodowego. Dodatkowo bardzo zasadnym byłoby objęcie pierwszym etapem inwestycji dłuższego odcinka Alei, tzn. do łącznika z Redycką lub do skrzyżowania z Redycką Bardzo potrzebna jest linia autobusowa, która jadąc przez ul. Poprzeczną skieruje się od razu do na Pl. Grunwaldzki- tak jak na projekcie zaproponowano linię 116. Pytanie kiedy planowany jest remont Koszarowej, i na Sołtysowice



dotrze linia A, która umożliwi (mam nadzieję szybki) transport do innej części centrum miasta. Niestety obecnie trasa autobusów krążących kilkanaście minut przez okolice Koszarowej, Karłowic i następnie dopiero placu Kromera bardzo zniechęca do korzystania z komunikacji miejskiej w tej okolicy.

Istnieją uzasadnione obawy, że żaden inteligentny system sterujący sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu nie zapewni uniknięcia tworzenia się korków na skrzyżowaniu Alei z ul. Krzywoustego. Ta trasa jest już obecnie tak obciążona ruchem samochodowym, że jakiegokolwiek przestoje w ruchu spowodują ogromne korki utrudniające wydostanie się jedyną możliwą drogą w stronę centrum miasta dla mieszkańców Psiego Pola, Zakrzowa, Zgorzeliska...

Połączenie z ul. Krzywoustego zdecydowanie nie powinno być jednopoziomowe.

Trasa jest niezbędną, niepowetowaną stratą, że nie będzie spójną kontynuacją obwodnicy śródmiejskiej. Oczywiście jest, że chodzi o braki funduszy, i ubieranie tego w analizy pokazujące, że nie ma potrzeby kontynuacji obwodnicy w dotychczasowym rozmiarze akurat na tym odcinku, jest bezcelowe.

Skoro inwestycja ma pochłonąć kilkaset milionów złotych, zająć sporo terenów rekreacyjnych, a sporo innych pozbawić częściowo tych walorów, oraz wymusić korzystanie z Alei w związku z planowanym zamknięciem przejazdu kolejowego na Poprzecznej z ruchu samochodowego, to niech nie będzie to zamiana korków przed przejazdem kolejowym, na korki przed skrzyżowaniem z Krzywoustego. Estakada jest tu jedynym wyjściem.

W czasie trwania budowy - I etapu - konieczne jest dopilnowanie, by ul. Przejazdowa nie stała się trasą jakichkolwiek maszyn drogowych itp. Już obecnie jeżdżące tamtędy pojazdy z trwającej aktualnie budowy deweloperskiej zniszczyły część krawężników przy



	końcowym odcinku Przejazdowej. Niezbędne jest także zastosowanie ekranów akustycznych, w I etapie co najmniej w pobliżu osiedla Uroczysko przy ul.Przejazdowej, które znajduje się w niewielkiej odległości od Alei oraz planowanego łącznika, a także na wysokości Lasu Sołtysowickiego.
23	Inwestycja potrzebna, odciąży uliczki osiedlowe, jednakże przebiega blisko osiedla Sołtysowice, być może w przyszłości należy rozważyć umieszczenie ekranów akustycznych przy osiedlu
24	Uważam że jest bez sensu ta droga, po co robić ścieżki rowerowe jak jest wał przeciwpowodziowy, tyle terenów zielonych zostanie zabranych. Na tych Sołtysowicach już nigdzie się nie wyjdzie bo wszędzie będzie słyszeć ten szum aut
25	Musi mieć dobre ekrany akustyczne na Sołtysowicach
26	Inwestycja z całą pewnością jest potrzebna, jednak powinna wziąć pod uwagę rekomendacje przygotowane w ramach „Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”: • Każdorazowo należy przeprowadzić analizę kolizji z trasami migracji płazów. Istniejące drogi bardzo często przecinają trasy migracji płazów i nie posiadają obiektów inżynierskich w postaci płotków ochronno-naprowadzających i specjalistycznych przejść dla zwierząt, ograniczających negatywny wpływ na tę grupę zwierząt, należy przy tym wziąć pod uwagę takie opracowania jak: • Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach (Rafał T. Kurek. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko, Warszawa 2010), • Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki



(Rafał T. Kurek, Mariusz Rybacki, Marek Sołtysiak, Bystra 2011).

- W celu ograniczenia wpływu na ludzi, istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Same prace budowlane powinny być prowadzone w porze dziennej, na fragmentach dróg przebiegających przez obszary zabudowane. Ponadto należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi. Należy również odpowiednio zaplanować harmonogramy prac, na poszczególnych odcinkach dróg, w celu zminimalizowania ograniczenia przepustowości dróg i utrudnień w ruchu poszczególnych użytkowników dróg.
- Eksploatacja dróg wiąże się z emisją hałasu, która powinna być ograniczana poprzez stosowanie rozwiązań chroniących, poczynając od samego źródła hałasu (jezdni). Jednym ze sposobów jest stosowanie odpowiedniej nawierzchni.
- W celu przeciwdziałania hałasowi drogowemu na (...) fragmentach drogi [należy] zaproponowa[ć] realizację ekranów akustycznych.
- Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań w postaci nasadzeń zieleni oraz pasów antysmogowych w znacznym stopniu ograniczy rozprzestrzenianie zanieczyszczeń lotnych i ciekłych z pasów drogowych.
- W przypadku lokalizacji ekranów akustycznych zaleca się wprowadzenie roślinności osłaniającej ten element np. w postaci pnączy gatunków długowiecznych, rodzimych oraz zimozielonych o szerokim zakresie tolerancji środowiskowej (np. bluszcz pospolity). Niedopuszczalne jest stosowanie w tym celu roślin inwazyjnych. Należy także zaznaczyć, że rozwiązanie takie



	może być zastosowane jedynie w miejscach poza obszarowymi formami ochrony przyrody oraz poza miejscami występowania nietoperzy (trasy przelotów, miejsca rozrodu, zimowania, rojenia itd.). Podczas doboru gatunków należy też zwrócić uwagę nie tylko na ich inwazyjność, ale także brak obecności owoców atrakcyjnych dla ptaków. • Realizacja prac [...] może wiązać z się z negatywnymi oddziaływaniami w zakresie wibracji na najbliższą zabudowę. Na etapie realizacji inwestycji niezbędne będzie odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych, by maksymalnie wyeliminować narażenie na niniejsze oddziaływanie najbliższej zlokalizowaną zabudowę mieszkaniową. • Ważne jest również by w trakcie realizacji prac unikać stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki. Dodatkowo stosowanie tzw. „cichej nawietrzni” prowadzi do minimalizowania oddziaływania ruchu drogowego na zabudowę. Link do prognozy znajduje się tutaj.
27	Postuluję uzupełnienie projektu Alei Północnej o dwie rzeczy: 1. Zaprojektowanie przejścia dla pieszych umożliwiającego dojście do wałów Widawy w miejscu gdzie Aleja Północna przetnie fragment Lasu Sołtysowickiego. Chodzi o przejście dla pieszych w miejscu obecnego dojścia do wałów z rejonu północno-wschodniego stawu, idąc wzdłuż ogrodzenia ogródków działkowych. Przejście z Lasu Sołtysowickiego do wałów Widawy to popularna trasa spacerowa i jej brak byłby bardzo dokuczliwy. 2. Zaprojektowanie zejścia z chodnika planowanego po północnej stronie projektowanego łącznika Alei Poprzecznej, w miejscu gdzie łącznik będzie krzyżował się z obecnym przebiegiem Alei Kanonierskiej (istniejącej jako droga gruntowa). Chodzi o



	umożliwienie "cywilizowanego" wejścia na chodnik z osiedla ROBYG/WPB przy ulicy Przejazdowej. Z poważaniem,
28	Ze względu na dość bliską odległość do ulicy Przejazdowej obawiam się hałasu. Rozwiązaniem mogłyby być wyciszające ekrany
29	Popieram!!! Ruch na ul. Redyckiej jest nie do zniesienia. Dziękuję. Pozdrawiam
30	Uważam, że wszystkie skrzyżowania ze światłami w ciągu planowanej inwestycji powinny być zrealizowane jako ronda bez sygnalizacji świetlnej.
31	Ulica przecina las oraz jest bardzo blisko osiedla na Sołtysowicach, wzdłuż całej drogi od wiaduktu do końca Sołtysowic powinny powstać wysokie ekrany akustyczne. Proszę zadbać żeby las nie został zniszczony ciągłym harmiderem jaki będzie dobiegał z ulicy. To jest jedyne miejsce gdzie można odpocząć oraz przebywa w nim wiele zwierząt. Jak będzie zapewniony korytarz dla tych zwierząt z doliny Widawy? Czy zdają sobie Państwo sprawę, że Sołtysowicka jest w opłakanym stanie na wysokości lasu? Proszę przyjechać zobaczyć jak ta droga wygląda po deszczu. Jedno auto ma problem z przejazdem przez kałuże wielkości stawu. Do tego brakuje chodnika dla pieszych. Prosimy również o większą ilość pasów no na wysokości lasu przy kanale oraz Przejazdowej. Osiedle powinno mieć dostęp do wału oraz dalszej części działek i terenu rekreacyjnego. Pozdrawiam
32	Bardzo potrzebna inwestycja. Szczególnie cieszę się że ścieżek rowerowych. Jeśli chodzi o komunikację miejską, to super byłoby, żeby przedłużyć trasę linii 129 (obecnie koniec przy Centrum Zdrowia na Poświęckiej) lub przemienić linię 130 na linię okólną.



33	Wrocław, 20.02.2023 r. Szanowni Państwo, Proszę o uwzględnienie moich przemyśleń w sprawie projektowanej Alei Północnej po zapoznaniu się z filmową wizją przebiegu i kształtu projektowanej AP oraz dlatego, że mieszkam na Sołtysowicach i czuję się związany z Wrocławiem. Według mnie są trzy powody, dla których zdecydowano się realizować tę inwestycję: 1. Od wielu lat mieszkający przy ul. Redyckiej o to zabiegają, aby wyprowadzić ruch poza ich ulicę. 2. W związku z rozbudową substancji mieszkaniowej i wzrostem liczby mieszkańców na Sołtysowicach oraz wzmożonym ruchem na trasie kolejowej, wyjazd do centrum i wjazd na Sołtysowice stał się dla mieszkańców poważnym problemem, znacząco wydłużył się. 3. Pozostały jakieś echa o obwodnicy śródmiejskiej w planistycznych opracowaniach dla Wrocławia. Stawiam tezę, że Aleja Północna w projektowanej wersji w niewystarczającym stopniu przyczyni się do zaspokojenia oczekiwań związanych z tymi trzema powodami. Przede wszystkim, czy są jakieś wyniki badania ruchu samochodowego mówiące konkretnie w jakich kierunkach rozkłada się ruch samochodów przejeżdżających przez ulicę Redycką (dokąd one jadą). Jeśli nie, to wszelkie prognozy co do przeniesienia ruchu samochodowego na AP są wątpliwe. Jak się rozkłada procentowo ruch: do miasta: 1. Psie Pole? 2. Tylko do Korony? 3. Swojczyce, Wojnów. Jelcz-Laskowice?
----	---



4. Plac Grunwaldzki?

5. Kromera, Ołbin?

6. Karłowice?

z miasta:

1. Poświętne, Obwodnica Śródmiejska?

2. Polanowicka, Obwodnica Autostradowa?

3. Krzyżanowice, Siedlec?

Co do wymienionych powodów:

Ad 1. Na ile (i jakiej) części będzie się opłacało wjeżdżać na AP? Jak duży procent ruchu pozostanie na Redyckiej? (Przychodzi mi na myśl ul. Królewiecka, która wcale nie odciąża ul. Maślickiej – jedna i druga jest przeciążona w godzinach szczytu). AP przyciągnie dodatkowy ruch samochodów, który może się odgałęziać do Redyckiej i będziemy mieli sytuację zbliżoną do obecnej. Czy jadącemu w kierunku ul. Czajkowskiego, będzie się opłacało wjeżdżać na AP?

Ad 2. Dla rozładowania wzmożonego i zatrzymywanego przez przejazdy kolejowe (ul. Poprzeczna i ul. Czajkowskiego) ruchu lokalnego z Sołtysowic najlepszym rozwiązaniem jest wiadukt kolejowy (i ewentualnie jakiś nowy odcinek drogi) pomiędzy Koroną a ul. Czajkowskiego. Spora część ruchu idzie w kierunku Kromera, Kasprowicza i nikt nie będzie kluczył i wybierał dość karkołomnego omijania Korony od strony Widawy. Ponadto drogi wewnętrzne Sołtysowic są zniszczone. Jechałem dzisiaj ul. Poprzeczną, Sołtysowicką, Redycką (jeszcze najlepsza z nich) są one w przeważającej części w dość opłakanym stanie. Ogromne kałuże nawet na pół ulicy, dziury, nierówności, brak dużych fragmentów chodników. Inwestycja w AP pochłonie duże środki finansowe, a zabraknie na modernizację głównych ulic Sołtysowic.

Ad 3. W pierwszej wersji Obwodnica Śródmiejska miała iść pomiędzy Sołtysowicami (ul. Lekcyjna) a Wyższą Szkołą Oficerską i to było chyba



najlepsze rozwiązanie. Wszyscy o tym zapomnieli, bo z jakichś względów przerzucono pomysł przebiegu OŚ za Sołtysowice od strony Widawy. Z tego ostatniego rozwiązania korzysta AP. I to rozwiązanie budzi największe kontrowersje.

Kontrowersje związane z obecnym projektem przebiegu AP:

1. Jednopoziomowe skrzyżowanie z ul. Krzywoustego – utrudni płynność ruchu na Krzywoustego (na AP może zostać wygenerowany o wiele większy ruch niż na Redyckiej, który zderzy się ze znaczącym ruchem na Krzywoustego (co z buspasami?) – może doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego.
2. Jednojezdniowa AP zamiast dwujezdniowej, po dwa pasy będzie jakimś tymczasowym substytutem, który trzeba będzie poprawiać za kilka lat.
3. Wejście w Las Sołtysowicki i przebieg wymuszający wycinkę drzew (wieloletnich dębów) tuż przy stawach będących jego ważną ekologicznie częścią. Ta otwarta część Lasu Sołtysowickiego ze względu na akweny wodne zostanie zupełnie odsłonięta od drogi AP przebiegającej tuż przy stawach. Poważnie zostanie naruszone unikatowe środowisko naturalne.
4. Od ul. Sołtysowickiej do następnego, planowanego skrzyżowania zbliżenie się do zabudowy mieszkalnej na odległość mniejszą niż 100 m. Nawet nie zaproponowano ekranów dźwiękochłonnych.
5. Na odcinku opisanym w punkcie 3. i 4. jest położona najciekawsza strefa spacerowa, relaksacyjna, rekreacyjna dla mieszkańców Sołtysowic i nie tylko. Nie zostanie z tego nic, bo zostanie wtłoczony w nią ruch samochodowy. Betonujemy dalej najwartościowsze obszary środowiska naturalnego.



6. Argument wcześniej przedstawiony: AP zostawi połowicznie problemy, które są powodem budową AP, zniszczy unikatowe środowisko, stworzy dyskomfort zamieszkania dla kolejnej, innej części mieszkańców Sołtysowic.

Propozycje rozwiązań.

1. Inny wariant przebiegu AP.

Dwupoziomowy węzeł komunikacyjny z Krzywoustego za Widawą i poprowadzenie AP za Widawą, przed Kłokoczycami, aż za most Sołtysowicki i tam przejście przez Widawę i poprowadzenie na Poświętne. Korzyści: może być dwujezdniowa, może w przyszłości poprowadzić ruch dalej na Kowale, Swojczyce, czy Biskupin,; podejrzewam, że spora część ruchu przez Redycką idzie w tamtym kierunku i przede wszystkim na Psie Pole i należy ten ruch przybliżyć do Psiego Pola, nie naruszy się ekosstanu Lasu Sołtysowickiego; nie powoduje konfliktu z mieszkańcami Sołtysowic, których domy będą przylegać do AP, być może zmniejszy ruch tranzytowy przez Sołtysowice i da czas na przygotowanie bezkolizyjnego wyjazdu z rozwijających się Sołtysowic do centrum miasta.

2. Korekta AP, aby na odcinku od ul. Przejazdowej poprzez ul. Sołtysowicką, do następnego skrzyżowania z projektowaną ulicą (za Fonbudem) AP przebiegała za wałem przeciwpowodziowym, od strony Widawy. Korzyści: ochroni się Las Sołtysowicki, poprawi się komfort zamieszkania mieszkańców tej części Sołtysowic; droga będzie mniej widoczna, uciążliwa (sprawia to również nowe nasadzenia drzew). Jeśli przyjrzeć się przebiegowi wału przeciwpowodziowego od Lasu Sołtysowickiego, przez ul. Sołtysowicką i do następnej drogi poligonowej (za Fonbudem) nie wiadomo dlaczego dużym klinem przybliżył się do zabudowy mieszkalnej Sołtysowic i tym samym wypycha



	(bardzo zbliża) AP do zabudowy mieszkalnej. Proponowana korekta niwelowała by tę niedogodność. Jeśli coś można zrobić, by poprawić komfort mieszkańców Wrocławia, to dlaczego tego nie zrobić. Jeszcze raz proszę o zapoznanie się i uwzględnienie moich przemyśleń w inwestycji związanej z Aleją Północną. Z wyrazami szacunku
34	Dzien dobry, Nowa droga powinna byc wyposazona w ekrany akustyczne przynajmniej na odcinku od skrzyzowania z ul Soltysowicka do Fonbudu. Dziekuje i pozdrawiam
35	W końcu! Nie mam uwag do ciągów pieszo-rowerowych, ani do komunikacji autobusowej, martwi mnie jednak przepustowość drogi jednojezdniowej. Prawdopodobnie weźmie ona na siebie większość ruchu z ul. Poprzecznej, gdzie częściej się czeka na przejeździe kolejowym, niż jedzie. Mało kto będzie chciał ryzykować trafienie na zamknięte zapory mając nieopodal bezkolizyjną alternatywę. Dodajmy do tego planowane potężne osiedle tuż za torami i może to się źle skończyć...
36	Uważam, że skrzyżowania powinno się zastąpić rondami (światła będą generować korki, ronda upłynnią ruch). Dodatkowo tworzenie jednojezdniowej obwodnicy to lepszy rydz niż nic, ale mając wzgląd na nowe osiedla w okolicy Sołtysowic nie poprawi to znacząco komunikacji, a bez buspasów MPK nie będzie alternatywą.
37	Czy inwestor planuje ochronę mieszkańców zabudowy mieszkaniowej między ul. Kamieńskiego a Poświęcką przed hałasem? Jak inwestor planuje odwodnić teren między ul. Kamieńskiego a Poświęcką - obecnie stoi tam mnóstwo wody, a studzienki przy budynkach mieszkalnych nie są w stanie gromadzić i odprowadzać



	nadmiaru wody.
38	Mieszkam na ul. Falzmannna... był spokój, cisza - latem śpiew słowików. Nie cieszą w ogóle mnie te zmiany. Miejsce skomunikowane jest z centrum... mówimy by być "eko" i o korzystać z komunikacji miejskiej a tu ciągle zabierane są zielone tereny....;-)
39	1. prosimy nie odcinać ulicy Przejazdowej od wałów i działek po drugiej stronie wału, na wysokości Przejazdowej powinny powstać pasy. 2. Prosimy użyć ekrany akustyczne na całej długości lasu. To jest jedyne miejsce gdzie można jeszcze odpocząć od zgiełku miasta. Weekendami ludzie przyjeżdżają nawet samochodami z innych osiedli żeby tu odpocząć, proszę zadbać o teren tak żeby jeszcze dało się skorzystać z lasu w ciszy i spokoju. Wystarczy, że zostanie odebrane dużo terenów naturalnych, te tysiąc młodych drzewek nie jest w stanie zrekompensować tego co zostanie zniszczone, prosimy więc o jak największe odizolowanie obwodnicy od lasu. A gdzie możliwe jako rekompensata dla ludzi i zwierząt, poszerzyć las o dodatkowe drzewa. 3. Proszę pamiętać że na wysokości kanału lasu sołtysowickiego przebiegają zwierzęta i to nie tylko te małe ale i te duże jak dziki i sarny. Zwierzęta często się tamtędy przemieszczają z okolic terenów zalewowych- doliny Widawy do lasu. 4. Ulica Sołtysowicka na wysokości stadionu nie jest w ogóle przygotowana na przyjęcie takiego ruchu. Jest to wąska ulica z bardzo starymi wąskimi i dziurawymi chodnikami. Ludzie w tym momencie spacerują tam najczęściej asfaltem niż chodnikiem, ze względu na jakiego fatalne warunki. Mamy z dziećmi nie będą mogły tamtędy już spokojnie spacerować. Dodatkowo proszę pamiętać, że w okresie wiosna - jesień



	tamtędy przemieszcza się bardzo dużo dzieci ze względu na klub piłkarski, który działa na stadionie. Trzeba zadbać o bezpieczeństwo. Podłączenie alei bez przebudowania albo usprawnienia Sołtysowickiej będzie bardzo niebezpieczne dla ludzi i kierujących. Jeżeli chodzi o sama ulicę to podczas deszczów nawet dwa samochody nie przejecha, gdyż cała drogę jest zalana i powstają nawet nie kałuże a jeziora. Teraz z tym nie ma problemu bo rzadko tamtędy auta przejeżdżają ale przy tak zwiększonym ruchu może być bardzo bardzo ciężko.
40	Popieram budowę Alei Północnej! Oby jak najszybciej! Ale jednocześnie zaznaczam, że nie wyrażam zgody na budowę Trasy Swojczyckiej na terenie Kowal, tej drogi można unikać.
41	Nie jestem w stanie zrozumieć budowy nowych dróg we Wrocławiu, które zgodnie z założeniami przedstawionymi w prezentacji mają "zapewnić sprawną komunikację samochodową między osiedlami". Komunikacja miejsca jest tu jedynie dodatkiem. Jest to sprzeczne z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia i oddala od zapisanych w nim celów redukcji ruchu samochodowego. Przy znacznej części planowanej trasy istnieje doskonały ciąg pieszo rowerowy na znajdujących się obok wałach. Niestety planowana trasa bezpowrotnie zakłóci możliwość odpoczynku i kontaktu z przyrodą korzystającym z niego pieszym i rowerzystom.
42	Uważam, że inwestycja jest bardzo potrzebna. W pełni ją popieram. Odciąży ruch samochodowy na obszarach zamieszkania w obrębie osiedli Sołtysowice i Polanowice.
43	Jako mieszkaniec Sołtysowic, bardzo potrzebuje tej inwestycji. Ulica Redycka nie jest przystosowana do ruchu tranzytowego. Podobnie jak przejazdy kolejowe na Poprzecznej i Czajkowskiego.



44	Inwestycja potrzebna nie tylko dla północnych osiedli Wrocławia. Szkoda jedynie że projekt nie uwzględnia szerszej jezdni po oba pasy w każdym z kierunków. Miasto powinno dołożyć pieniędzy albo zlikwidować niepotrzebne ścieżki rowerowe i zrobić szerszą jezdnię tak jak to idzie od ul. Nowaka Jeziorańskiego. Nie będzie wtedy korków gdyż sporo z północy aut wjeżdża spoza miasta. Jak już robić to docelowo z rozmachem! Rowerzy mogą jeździć po wale rzeki pewnie i tak atrakcyjniejsze tereny dla rowerzystów. Pomyślał bym od razu nad ekranami blokującymi hałas dla pobliskich zabudowań. Doświetlenie przejść dla pieszych i przyszłe części terenów pod jakieś centrum handlowo usługowe. Myślę że tyle wystarczy.
45	Dzień dobry, myślę, że inwestycja jest konieczna, aby usprawnić ruch w tej części miasta. Jako mieszkaniec osiedla Sołtysowice mieszkający ok. 200 m od planowanego przebiegu alei uważam, że konieczne jest postawienie możliwie jak największej ilości barier dźwiękochłonnych przy zabudowaniach oraz przy lesie sołtysowickim, aby zminimalizować hałas. Sądzę, że przy wejściach na wał przeciwpowodziowy powinno powstać jak najwięcej przejść dla pieszych. Większość mieszkańców osiedla chodzi tam na spacer. Myślę, że trzeba zorganizować ruch na ulicy Przejazdowej w ten sposób, aby nie stała "skrót" łączącym ulicę Sołtysowicką z łącznikiem między Aleją Północną, a ulicą Poprzeczną. Ulica Przejazdowa jest na tyle wąska i już uczęszczana przez jej mieszkańców, że większy ruch spowoduje jej paraliż. Komunikacja zbiorowa powinna w większości opierać się na Alei Północnej, aby odciążyć ul. Redycką i część ul. Sołtysowickiej. Ciągi pieszo-rowerowe powinny powstać na całej długości alei. Pozdrawiam



46	Skrzyżowania z ulicami prostopadłymi powinny być dwupoziomwe, aby nie tamować ruchu wyjazdowego z miasta. W obecnej formie każde skrzyżowanie będzie dodatkowo utrudniało wyjazd aut z miasta, co spotęguje korki. Stworzenie skrzyżowań na wiaduktach pozwoli też upłynnić ruch aleją. Powinno być też zarezerwowane miejsce na stworzeni w przyszłości drugiego pasa i torów tramwajowych. Brak myślenia przyszłościowego, wykonanie alei w planowanym kształcie niewiele zmieni na lepsze.
47	inwestycja jest potrzebna, natomiast mam duże obawy odnośnie odcięcia zakrzowa i psiego pola od sprawnego wyjazdu z tych osiedli. Autobusy które tak licznie kursują z ronda lotników niedawno oddanym buspasem zyskają kolejną przeszkodę w postaci bardzo ruchliwego jednopoziomowego skrzyżowania .
48	Projekt wygląda co najmniej średnio.Tak jak by nie było funduszy.Droga wąska po jednym pasie.Dodatkowo jakoś mało zatoczek dla autobusów.Ciągi piesze szerokie jak by nie wiadomo ile ludzi tamtędy miało chodzić.Przecież tam nic nie ma praktycznie oprócz jakiś zarośli.Rowery to absurd jeździłem tamtędy wałami wzdłuż Widawy i tam jest ok, po co miałbym jeździć między smrodami z ulicy?Wolałbym mieć szerszą jezdnię po dwa pasy w obu kierunkach.Przecież oprócz osiedli północnych wjeżdżają słoiki z okolicy obwarzanka. Korki będą niesamowite a autobus będzie w nich stał więc jaki jest sens komunikacji miejskiej tamtędy. Poza tym jak będzie dzwon to od razu wahadło albo gorzej.Czy o takich sytuacjach ktoś pomyślał?Skoro jest możliwość zrobienia jezdni szerszej to czemu od razu tak nie zostanie wykonana.Północny Wrocław się rozwija, osiedla się rozrastają a teraz chcą dodatkowo zatamować ruch zwężoną jezdnią.Takie rzeczy tylko we Wrocławiu.Ciekaw jestem tylko czy na tych niezamieszkałych terenach zaraz magistrat sprzeda grunty pod mieszkania i dopiero się zrobi jazda z włączających się



	nowych inwestycji. Polecam przemyśleć moje uwagi.
49	Aleja powinna powstać jak najszybciej. Ważne by na odcinku od skrzyżowania z Redycką do skrzyżowania z Kamieńskiego powstały ekrany od strony Polanowic by osłonić zabudowania na Starościńskiej, Ałunowej, Ługowej.
50	Planowana inwestycja dubluje już istniejące ścieżki rowerowe i piesze, które obecnie przebiegają wśród zieleni. Po inwestycji będą biegły przy ruchliwej drodze wśród spalin samochodowych. Inwestycja od wiaduktu nad torami kolejowymi przy Krzywoustego powinna przebiegać po prawej stronie wałów aby jak najmniej ingerować w tereny zielone (Las Sołtysowicki i ogódki działkowe) oraz nie zabierać mieszkańcom miejsca, gdzie odpoczywają w ciszy i wśród zieleni. Dzieci mogą swobodnie bawić się z dala od ruchu samochodowego. Większość proponowanych zmian w komunikacji zbiorowej można wprowadzić już teraz, nic nie stoi na przeszkodzie żeby wydłużyć linie A do pętli na Sołtysowicach i zmienić trasę linii 116 żeby przebiegała istniejącą przecież Poprzeczna przez przejazd kolejowy, przy którym tworzą się gigantyczne korki. Planowana inwestycja nie rozwiąże tego problemu, a komunikacja nie będzie poprowadzona na tym odcinku nową trasą. Nie ma potrzeby budować tej trasy, wystarczy stworzyć łącznik Poprzecznej z Krzywoustego nad torami kolejowymi, aby wyeliminować konieczność czekania na przejeździe kolejowym przy stacji Wrocław Sołtysowice. Obecnie proponowane rozwiązanie zamiast poprawić sytuację komunikacyjną Sołtysowic pogłębi problem, zniszczy spokojny charakter osiedla, pozbawi wszystkich terenów zielonych i rekreacyjnych.
51	Szanowni Państwo, proszę o uzupełnienie informacji, gdzie - na jakim odcinku zaplanowano budowę ekranów. Skoro na Alei Północnej ma



	się odbywać ruch tranzytowy domyślam się, że takie ekrany zostały zaprojektowane. Jeśli nie zostały, uważam, że projekt nie może być zaakceptowany i zrealizowany. Proponuję jednocześnie odsunąć przebieg obwodnicy od zabudowań na Sołtysowicach. Mam również pytanie czy były robione symulacje natężania ruchu oraz emisji hałasu na nowo wybudowanym odcinku? Z poważaniem
52	Uważam, że budowa drogi to jeden z najbardziej potrzebnych projektów. W obecnej sytuacji kiedy powstało tyle osiedli przejazd i dojazd do miasta stał się niemożliwy praktycznie z każdej strony. Popieram inicjatywę
53	Trasa powinna być dwujezdniowa i stanowić kontynuację śródmiejskiego ringu Wrocławia. Jest to jedyny ratunek by odciążyć pobliskie osiedla z ruchu tranzytowego (Poświętne, Karłowice, Sołtysowice).
54	Uważam, że wzdłuż ulicy Redyckiej, tam gdzie znajduje się zabudowa mieszkaniowa, powinny być ustawione ekrany blokujące hałas. Jest to tak niewielka odległość od obwodnicy, że hałas będzie utrudniał życie codzienne i odpoczynek okolicznych mieszkańców.
55	Czy na odcinku pierwszym od B.Krzywoustego oraz przy lasu Sołtysowickim jest zaplanowana instalacja ekranów ? Droga jest stosunkowo blisko zabudowań oraz lasu , hałas z pewnością będzie wpływał na znajdujące się tam zwierzęta, dodatkowo do tej pory stanowił miejsce odpoczynku dla okolicznych mieszkańców
56	Przydałyby się ekrany dźwiękochłonne w okolicy osiedla Sołtysowice
57	Dobry projekt. Z uwag - zbyt blisko Lasu Sołtysowickiego i bloków na Przejazdowej.
58	Sądzę, że to dobra inwestycja pod względem ścieżek i chodników.
59	Inwestycja potrzebna, długo wyczekiwana. Ale co z ekranami akustycznymi?



60	SĄDZE ŻE JEST BARDZO POTRZEBNA TRASA! odkorkuje ścisłe centrum - Karowice itd Uważam że powinno być jak najwięcej wjazdów - niekoniecznie ze światłami, możliwie często aby na wjazdach nie było korków - np wyjazd z Osiedla poświętnego - z nowych bloków deweloperskich (Pakowskąwska itd) tymi zielonymi terenami póki jeszcze są niezabudowane całkiem. Bo inaczej -przy wjazdach tylko przy DINO, CZy Kamińskiego) ruch będzie szedł wewnatrzosiedlowo i to będzie dramat dla ludzi którzy tam mieszkają. Wszędzie ścieżki rowerowe powinny być- zaznaczone na czerwono z usuniętymi krawężnikami i lustrami w wąskich miejscach, najlepiej oddzielone krawężnikami- wtedy na pewno bardzo wiele ludzi zdecyduje sie na podróż Korona - Poświętne - MOST milenijny - Rowerami!!
61	1. Inwestycja jak najbardziej zasadna 2. Niezrozumiały nacisk na ciągi pieszo- jezdny szczególnie na odcinku Krzywoustego - Kamińskiego skoro charakter drogi ma być stricte tranzytowy dla ruchu samochodowego odciążający północne osiedla, więc w ostateczności chodnik powielić z drogą dla rowerów, bo ruch będzie taki jak na chodniku wschodniej obwodnicy Wrocławia Łany- Siechnice. 3. chodnik jak ma być to wystarczy jednostronny, a rezerwę gruntu lepiej wykorzystać na rozbudowę jezdni po 2 pasy w jedną i drugą stronę. 4. pasy zielone między jezdnią a chodnikiem lepiej wykorzystać na pas jezdni 5. od razu projektować ekrany dźwiękochłonne na łączniku do Poprzecznej na osiedlu przy Przejazdowej jak i przy skrzyżowaniu Poprzeczna/ Kanonierska.
62	Mam konkretne pytania do zadania i napisze je w następnym



	pytaniu.
63	Mieszkam przy ulicy Czajkowskiego i linia 116 jest dla mnie niezbędna do życia codziennego. Dużo interesów życiowych jest związanych z placem Grunwaldzkim. Nie podoba mi się pomysł likwidacji tego połączenia
64	Uważam, że aleja północna powinna mieć więcej przejść dla pieszych, aby osiedle nie zostało 'odcięte' od terenów nad Widawą.
65	kilkadzieś metrów od domów to kpina. jest gdzie ją przesunąć. obyło by się bez wycinki drzew
66	Proponowana organizacja linii komunikacji miejskiej nie wykorzystuje całego przebiegu obwodnicy, w tym już istniejącego, i w ten sposób całkowicie priorytetyzuje ruch samochodowy.
67	Czemu nie są uwzględnione Świniary jako osiedle które również będzie korzystać z łącznika. Poza tym są wcześniejsze osiedla północy które też generują ruch i droga po jednym pasie będzie zbyt wąska.
68	Polecam w projekcie uwzględnić zatoczki autobusowe na przyszłych terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową. Nawet gdyby obecnie były nie użytkowane. Dodatkowo zważywszy iż trasa jest długa i jednopasmowa zaprojektować łączniki umożliwiające odbicie w innym kierunku i objazd na wypadek nieszczęśliwego wypadku i blokady obu pasów, dotyczy to również komunikacji miejskiej. Droga zostaje zablokowana bez możliwości przejazdu. Co się stanie w takiej sytuacji z ruchem kiedy oba pasy zostają zablokowane? Czy droga jednopasmowa w obu kierunkach będzie przepustowa na tyle aby nie tworzyły się korki a ruch odbywał się płynnie. Projekt skupia się na osiedlach północnych to dla czego nie są brane pod uwagę osiedla Lipa Piotrowska która mocno się rozbudowuje jak i Widawa czy też Świniary? Urbanizacja tych osiedli mocno się rozwija co będzie generowało zwiększony ruch. Czemu przy takich projektach nie myśli się przyszłościowo i pomija tak ważne zagadnienia. Dodatkowo jaki



	jest sens tworzenia ścieżki rowerowej na odcinkach kiedy występuje wał wzdłuż Widawy który jest bardziej atrakcyjny pod względem jazdy rowerem. Jest to bzdura i niepotrzebny koszt jak i zabranie przestrzeni np. pod zatoczki dla autobusów. Pozdrawiam.
69	Podoba mi się ta koncepcja, liczę na odciążenie na Karłowicach, Różance, Sołtysowicach, Poświętnej itp, bo ruch samochodowy jest tutaj niemożliwy. Jednak, szkoda, że rozwiązujemy ten problem budując obwodnice (super, że jednopasmowe ciągi!) a nie dobudowując tramwaje czy to od strony Kamieńskiego, czy to od strony Krzywoustego - i dalej do Sołtysowic. Tramwaj zintegrowany ze stacją Sołtysowice to byłby przełom. Bardzo cieszą ciągi rowerowe i odseparowanie ich od jezdni ciągiem zieleni - to jest bardzo ważne wymaganie, które mam nadzieję zostanie spełnione. Podsumowując - na tak. Minusy: szkoda, że nie idziemy w stronę tramwaju do każdego osiedla i P+R na krańcach krańcowych osiedli.
70	Potrzebuję stałego połączenia ul. Koszarowej z Pl. Grunwaldzkim. Nr linii 316 sugeruje, że będzie ona obsługiwana jedynie w godzinach szczytu. Moim zdaniem to za mało. Proszę o stworzenie linii całodniowej na tej trasie.
71	Jestem za i oby to stało się jak najszybciej, bo pozwoli na rozpoczęcie realizacji osiedla na terenie po dawnej cukrowni przy ul. Poprzecznej.
72	Oczywistym jest, że Sołtysowice potrzebują dodatkowej drogi, ale litości!!! Jak można planować budowę dróg kosztem bezcennych terenów zielonych?! Argument, że to tylko fragment lasu jest szczytem ignorancji. Autor projektu niech sobie dom postawi na środku autostady, ale nie ma i nie będzie zgody na likwidowanie terenów zielonych
73	Jest tylko jeden problem jak chcecie to zrobić żeby połączyć trasę do Alei Północnej do Bolesława Krzywoustego aż do ul. Poświęcić



	przecież musielibyście zaprojektować tak aby ominąć magazyny, budynki, wyciąć kilka drzew no i na koniec wiadukt żeby ominąć pod nich linie kolejową to jest niewykonalne natomiast jeśli chodzi o ciąg pierwszą rowerowy to trzeba byłoby zaprojektować trasę tak aby było dużo miejsca żeby się nie zwężyło uważam że jestem na tak
74	Czekam na tę drogę od 2000 roku, kiedy wprowadziłem się na ul. Czajkowskiego. Wtedy już była w planach. Boję się tylko protestujących trolli.
75	Świetny pomysł!
76	Inwestycja niszczy tereny zielone (ogródki działkowe) przylegające do obecnej trasy pieszo- rowerowej oraz las, który jest miejscem odpoczynku mieszkańców i domem dla wielu zwierząt. Jej przebieg na odcinku Sołtysowic narusza spokojny charakter osiedla.
77	Wzdłuż zabudowań, od ulicy Sołtysowickiej do planowanego mostu nad kanałem Sołtysowickim, wnioskuje o montaż ekranów akustycznych.
78	Wzdłuż zabudowań, od ulicy Sołtysowickiej do planowanego mostu nad kanałem Sołtysowickim konieczne jest zamontowanie ekranów akustycznych.
79	Bardzo mi się podoba! Nie mogę się doczekać
80	Dzień dobry, czy przemyśleli Państwo, że w tym momencie przez ulicę Sołtysowicką w rejonie lasu oraz boiska, przejeżdża dziennie max 50 aut? A po połączeniu Alei z Sołtysowicka to 50 aut będzie przejeżdżać w ciągu jednej godziny. Czy ten odcinek ulicy zostanie jakoś specjalnie poszerzony ? Chodnik dla pieszych zostanie poprawiony? Powstanie droga dla rowerów ? Czy rejon boiska będzie specjalnie oznakowany? Z boiska przede wszystkim korzystają dzieci, więc musi być dobrze oznakowany (hopki będą zainstalowane?). Czy Państwo jedynie połączą z ulicą Sołtysowicka i niech się dzieje co ma się dziać ? Ta ulica w żadnym procencie nie jest przygotowana, żeby



	przyjąć całe osiedle, które będzie zjeżdżać z Alei. To samo poprzeczna, ulica gdy popada deszcz, jest tak zalana, że ledwo dwa auta się mieszczą obok siebie. Myśle, że warto byłoby pomyśleć o przygotowaniu tych dwóch ulicy również przed realizacją tak ogromnej inwestycji jaka jest Aleja. Bądź realizacji tylko pierwszego etapu a następnie przygotowanie Poprzecznej i Soltysowickiej na znacznie zwiększony ruch.
81	Brak przejścia dla działkowiczów i spacerowiczów na wysokości Przejazdowej. Odetniecie Państwo dostęp do działek po drugiej stronie wału. Prosimy również zadbać o jak największe wygłuszenie hałasów ulicy w rejonie lasu. Żyje tu bardzo dużo zwierząt oraz jest to jedyne miejsce do relaksu dla ludzi na tak dynamicznie rozwijającym się osiedlu jakim są Soltysowice. Zniszczmy kolejne naturalne miejsce do relaksu dla ludzi oraz zwierząt nieprzemyślaną i nie dokładnie zrealizowaną inwestycją. Jeżeli ulica faktycznie musi powstawać to tak aby nie zaszkodzić środowisku naturalnym, których jest coraz mniej w naszym mieście. Rekompensata młodymi drzewkami to nic w porównaniu do starodrzewia jakie zostana wycięte. Więc zrobmy wszystko co w naszej mocy żeby to co zostanie było w jak najlepszym stanie. Dobrym pomysłem byłoby postawienie ścianek pochalanających dźwięk oraz poszerzyć las gdzie to będzie możliwe (dosadzić drzew). Proszę również pamiętać, że zwierzęta przebiegają z dzikiego lasu (doliny Widawy) do lasu soltysowickiego na wysokości kanału. Trzeba również zabezpieczyć ten teren żeby już nie przebiegały. Tunel dla płazów Państwa projektu to za mało, ponieważ tamtędy przebiegają dziki oraz sarny. Dziękuję i Pozdrawiam
82	Sądzę, że planowana inwestycja patrz: To będzie droga jednojezdniowa o szerokości 7 m, z jednostronnym chodnikiem (2 m) oraz ścieżką rowerową (3 m) po południowej stronie jezdni, poradzi sobie z coraz większym ruchem samochodowym przez co najmniej



	20 lat. Jeśli nie, to jest źle zaprojektowana!
83	bardzo dobry pomysł z tą aleją
84	Biorąc pod uwagę fakt, że teren pod odcinek pomiędzy ulicą Poświęcką a ulicą Kamieńskiego jest przygotowany do budowy pod każdym względem, tj. wykup działek, zgody środowiskowe, gotowy projekt wraz z pozwoleniem na budowę, przeniesiona jest sieć energetyczna - odcinek powinien być realizowany w pierwszej kolejności. Zamierzona kolejność realizacji od węzła z ulicą Krzywoustego nie uwzględnia odciążenia od ruchu tranzytowego najbardziej zurbanizowanego terenu inwestycji drogowej Poświętne, co powinno być priorytetem dla władz Miasta. Założenia dla projektowania w postaci prognoz ruchu wymagają aktualizacji, prognoza obciążenia ruchem w ciągu godziny w szczycie przedpołudniowym i popołudniowym (700-800) jest zaniżona kilkukrotnie w stosunku do aktualnego obciążenia ruchem tranzytowym na ulicach osiedla Polanowice-Poświętne-Ligota. Projekt układu drogowego (szerokości jezdni i ilości pasów ruchu) w oparciu sztywną wytyczną urzędników miejskich o ograniczeniu do jednego pasa ruchu w jednym kierunku wymaga korekty w terenach zurbanizowanych (Poświętne) ze względu na zaniżoną prognozę ruchu na projektowanym odcinku, a także na ulicy Kamieńskiego. Niezależnie od aktualizacji danych o obciążeniu ruchem, projekt powinien przewidywać rezerwę przepustowości na kluczowych odcinkach (teren mocno



	zurbanizowany) w celu uniknięcia zatorów przed budynkami mieszkalnymi (generujących obciążenie hałasem, spalinami i pyłami). Projektowana infrastruktura, ekrany akustyczne, zieleń powinny uwzględniać możliwość łatwego poszerzenia jezdni w przypadku błędnych założeń projektowych. Rekomendowane jest zaprojektowanie ronda na skrzyżowaniu Alei Północnej z ulicą Kamieńskiego ze względu na zbliżone obciążenie ruchem (wg zaniżonych prognoz średnio 750 aut na godzinę na odcinku Alei pomiędzy ulicami Poświęcką i Kamieńskiego, a średnio 650 na godzinę na ulicy Kamieńskiego, przy czym narasta ilość aut wjeżdżających do miasta od strony Krzyżanowic. Planowanie rozpoczęcia inwestycji od całkiem nowego odcinka od ul. Krzywoustego jest moim zdaniem wybiegiem urzędniczym, mającym na celu odsunięcie całej inwestycji w czasie.
85	Jest ok
86	Trasa poprowadzona bez uwzględnienia zabudowy mieszkaniowej , charakteru dzielnicy , likwidacja przyrody , wycinka drzew w lesie Sołtysowickim ! Likwidacja terenów zielonych służących rekreacji mieszkańców , likwidacja ogródków działkowych !
87	Jestem mieszkańcem Sołtysowic i wyrażam swój przeciw w związku z planowanym przebiegiem Alei Północnej. Projekt przebiega bardzo blisko ulic Torfowej, Gimnazjalnej, Bagatela i niewątpliwie będzie bardzo uciążliwy dla mieszkańców ze względu na hałas, który obecnie jest słyszalny od drogi S8. Dodatkowo projekt zakłada wycinkę dużej ilości drzew i będzie przebiegał w bezpośrednim bliskości Lasu Sołtysowickiego, który obecnie służy jako miejsce wypoczynku dla mieszkańców nie



	tylko Sołtysowic ale innych dzielnic Wrocławia. Trasa mogłaby by przebiegać dalej od Osiedla Sołtysowice w kierunku Widawy i drogi S8 łącząc się w tym samym planowanym miejscu z ul. B.Krzywoustego. W takim przebiegu trasa była by mniej uciążliwa dla mieszkańców oraz wymagała by wycięcia mniejszej ilości drzew. Drugą opcją jest zaprojektowanie przebiegu bezpośrednio przez teren Akademii Wojsk Lądowych, która i tak zakłóca spokój mieszkańcom i zwierzętom poprzez częste strzelania i innego rodzaju ćwiczenia z użyciem środków hukowych? Stanowczy sprzeciw.
88	Patrzac na korki na alei Poprzecznej, ta inwestycja jest niezwykle potrzebna, a wręcz niezbędna. Jesli mowa u usprawnieniach to sądzę, że mógłby się pojawić autobus na ul. Sołtysowickiej , który dojeżdżałby do centrum miasta lub Dworca Głównego. Niestety 116 i 119, choć ułatwiają życie, to jednak nie wypełni wypełniają ten cel.
89	Dzień dobry, wszystko wygląda bardzo ładnie. Jedyne czego nie wzięto pod uwagę przy tej okazji, to komunikacja. W tym wszystkim brakuje jednak rozbudowy komunikacji miejskiej. Z Al. Poprzecznej można w kierunku centrum dojechać co najwyżej do Pasażu grunwaldzkiego, niestety. Może wziąć pod uwagę inwestycje tutaj też w tramwaj? Albo jakieś autobusy, które bezpośrednio dowiozą człowieka do centrum, np po Galerie Dominikańską. Cieszymy się z inwestycji i pozostajemy w dalszym oczekiwaniu na realizacji planów.
90	Skrzyżowanie z ulicą Krzywoustego nie może być z sygnalizacją świetlną bo wtedy będzie wielki korek na nowej drodze oraz ulicy kanonierskiej a przez zlikwidowanie przejazdu przy koronie na przejeździe kolejowym dla innych aut niż zbiorkom aby dostać się do



	korony trzeba będzie stać w dużych korkach wraz z ruchem tranzytowym omijającym Sołtysowicka
91	Uważam, że brak buspasów i rezerwy pod tramwaj na tej trasie jest błędem, którego w przyszłości nie uda się naprawić. Trasa powinna posiadać wydzieloną trasę dla zbiorkomu. W innym wypadku ten projekt będzie tylko generował dodatkowy ruch, a za jakiś czas stanie się zakorkowany i auta wrócą na poprzeczną. Ciągi pieszo rowerowe są ważne ale na takiej drodze ważniejsze są pojazdy komunikacji zbiorowej. Inaczej staną w korkach jak autobusy 124, 134, 136, 143 na innych fragmentach obwodnicy śródmiejskiej. Nie można budować dróg w mieście, bez zaplanowania wydzielonych korytarzy dla zbiorkomu.
92	Inwestycja krytyczna, szkoda, że tak późno i wielka szkoda, że nie będzie przedłużeniem technicznym Hallera/ Nowaka-Jeziorańskiego czyli nie będzie mieć dwóch pasów ruchu na wzór wcześniejszych ulic i Krzywoustego do którego będzie „wpadać”. Cieszą wydzielony pasy dla rowerów.
93	Czy kierunki ruchu będą od siebie oddzielone w jakichś miejscach barierą? Jeśli tak, to proszę mieć na względzie motocyklistów i nie stosować barier linowych tylko bezpiecznych dla tego typu użytkowników ruchu tj. rolek lub w przypadku standardowych barier to zasłoniętych przęsł od dołu.
94	Obwodnica to wyrzucanie pieniędzy w błoto. Nie ma co zwracać uwagi na komunikację zbiorową w sytuacji gdy urząd pompuje setki milionów złotych w to, żeby po drogach jeździło jeszcze więcej aut.



95	1. Trasa powinna mieć swój początek na wiadukcie w ciągu ul. Kowalskiej, aby zminimalizować kolizyjność skrzyżowania (przyśpieszy to ruch w stronę Kował, fabryk Volvo i 3M). 2. Komunikacja zbiorowa musi posiadać wydzieloną trasę w postaci buspasów. Z tego względu planowany przebieg drogi jest absolutnie chybiony, zacořany i niepozwalać na zrównoważony rozwój transportu w okolicy. Szerokość drogi jest nieodpowiednia dla wyznaczenia tam wydzielonej trasy komunikacji zbiorowej. Nie ma potrzeby tworzenia chodników z drogami dla rowerów po obu stronach tej drogi, gdyż tak czy owak nie będzie ona uczęszczana przede wszystkim przez pieszych (przykładem może być al. Kaczorowskiego, Most Milenijny, Gądowianka, gdzie ruch pieszych jest absolutnie minimalny - są to wyspy ciepła, tzw. betonowe patelnie nieposiadające cienia, drzew, co ciekawe jest to droga o kubaturze obecnej autostrady A4 na odcinku Legnica - Wrocław). Chodniki/ciągi pieszo - rowerowe nie potrzebują przy tak nieprzyjaznej dla ludzi, odległej trasie nakierunkowanej wyłącznie na ruch samochodów tak dużej szerokości. Układ jezdni powinien więc przewidywać 1 pas dla transportu indywidualnego w każdą stronę oraz 1 buspas w każdą stronę. Wzdłuż drogi wystarczy jednostronna droga dla pieszych oraz jednostronna, dwukierunkowa droga dla rowerów, przy zapewnieniu odpowiedniej liczby przejazdów. 3. Droga przecina jedyne atrakcyjne tereny rekreacyjne i oraz jedyne ważne przyrodniczo siedliska. Co do zasady przebieg drogi przez las sołtysowicki oraz osadnik za Koroną jest bardzo niekorzystny dla środowiska i okolicznych mieszkańców i stanowczo sprzeciwiam się planowanemu przebiegowi tej drogi.
----	--



	4. Planowana droga przecina liczne, istniejące szlaki piesze, przedepty, ścieżki prowadzące z serca osiedla do wałów nad Widawą i lasu sołtysowickiego (czyli jedynych atrakcyjnych terenów spacerowych i rekreacyjnych w całej okolicy!). 5. Planowany przebieg jezdni powinien przewidywać liczne przejścia dla pieszych w miejscach, gdzie obecnie mamy do czynienia z ruchem pieszych w celach rekreacyjnych.
96	Witam, Na odcinku pomiędzy ul. Kamieńskiego, a ul. Poświęcką przydałoby się przejście dla pieszych na wysokości osiedli mała Italia i Kowarzyka, ponieważ jest to ciąg pieszy między osiedlami i nikt nie będzie cofał się 250 metrów do głównego skrzyżowania na Kamieńskiego, żeby przejść przez jednię do szkoły, na plac zabaw, do paczkomatu, sklepu, czy na spacer z psem do pobliskiego parku, czy polane po drugiej stronie jezdni.
97	To tym kształcie to droga dla miasta o 100 tys. Mieszkańców a nie dla Wrocławia gdzie funkcjonuje ich ponad milion.
98	Jestem mieszkańcem przy ul. Czartoryskiego. Aleja jest bardzo potrzebna biorąc pod uwagę natężenie ruchu w tamtych okolicach i masę samochodów przemierzających się po gęstej zabudowie jednorodzinnej wąskimi drogami. Uważam, że projektowanie tak dużej inwestycji w perspektywie do 2033 roku jest wręcz żartem. Zakończenie projektowania planowane jest na końcówkę 2023 roku. Zanim zostanie wybrany wykonawca i prace zostaną rozpoczęte a co dopiero zakończone - biorąc pod uwagę jak długo planowana jest już budowa tej drogi - to pracy zostaną zakończone a aleja oddana do użytku w 2028 roku. Po jej otwarciu jej przepustowość wystarczy (zgodnie z projektem i szacunkami) na 5 lat i znów będzie ten sam kłopot z ogromnym natężeniem ruchu.



99	Inwestycja zaplanowana w takim kształcie rodzi moje duże obawy. Jestem mieszkanką Psiego Pola-Zawidawia i nie chciałabym, żeby skończyło się na tym, że w imię poprawy sytuacji na innych osiedlach (Sołtysowice, Polanowice) jeszcze bardziej zakorkuje się ul. Krzywoustego. A są ku temu przesłanki w postaci zaplanowania nowego skrzyżowania w mocno nerwlgicznym punkcie - zaraz za Mostem Krzywoustego, który stanowi wąskie gardło dla tej części Wrocławia. Mam wrażenie, że w pokazanym projekcie ścieżki rowerowe na wałach Widawy i wzdłuż al. Północnej częściowo się dublują, nie powinno tak być. Istotne jest maksymalne wykorzystanie już istniejącej infrastruktury.
100	inwestycja bardzo potrzebna; niestety, nie uwzględniło uwag mieszkancow o połączeniu osiedli Polanowice i Sołtysowice łącznikiem przez Starościńską. Wtedy autobus 116 mógłby jechać przez Polanowice do pętli Kamieńskiego przy szpitalu. Urzędnicy i projektanci zaproponowali inne rozwiązanie, które omija Polanowice
101	Jaki mieszkanka Sołtysowic jestem przeciwna budowie Alei Północnej w jej obecnym kształcie. Uważam, że niszczy dotychczasową infrastukturę pieszą i rowerową, a także tereny rekreacyjne jakimi są wały, ogródki działkowe czy Las Sołtysowicki. Ostatnio prezydent miasta chwalił się na swoim Facebooku zrewitalizowanym mostkiem w Lesie. I co z tego? Skoro teraz ma to zostać zdewastowane? Sposób komunikacji z mieszkańcami również pozostawia wiele do życzenia, a załączony filmik jest zrozumiały chyba jedynie dla wąskiej grupy specjalistów budowlanych. Uważam, że chwalenie się „zrobimy ścieżkę rowerową” jest zupełnie nieadekwatne, gdyż taka ścieżka na wałach istnieje, a wy chcecie ją zniszczyć. Zabierzecie spokój mieszkańcom, gdyż w projekcie nie są przewidziane żadne ekrany w stronę osiedli. To zaprzeczenie idei zrównoważonego transportu i rozwoju miasta. Przykro patrzeć jak



	niszczycie zielen.
102	Uwagi do konsultacji w sprawie projektu Alei Północnej https://www.wroclaw.pl/rozmawia/jaka-bedzie-aleja-polnocna formularz opinii: https://www.wroclaw.pl/rozmawia/zglos-opinie-projekt Uwagi opracowane zostały przez zespół przyrodników, na bazie wiedzy przyrodniczej i wyników inwentaryzacji przyrodniczej dla Wrocławskie Inwestycje sp. z o.o. oraz w duchu Art. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, który stanowi: “Art. 6. [Zasada zapobiegania i przezorności] 1. Kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu. 2. Kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze.” Jednocześnie informujemy, że w przypadku nieuwzględnienia naszych postulatów w dokumentacji projektowej zgłosimy je w ramach procedury OOS, którą prowadzić będzie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu. 1. W celu ochrony ekosystemu odstojnika należy przedłużyć przebieg estakady o ok. 100-150 m w stronę Lasu Sołtysowickiego. Obecna długość estakady może nie zapewnić swobodnej migracji płazów pomiędzy odstojnikiem za C.H Korona a doliną Widawy. 2. Należy przewidzieć w projekcie rozwiązania zapobiegające odwodnieniu siedlisk rozrodczych płazów. 3. Na wysokości Lasu Sołtysowickiego należy zaprojektować przejścia dla dużych ssaków (dzik, sarna) - dane z inwentaryzacji przyrodniczej wskazują, że obszarem występowania sarny i



dzika jest cała Dolina Widawy, a obserwacje przyrodników Wrocławskiej Przyrody wskazują na migracje zwierząt w tym rejonie - umożliwienie bezkolizyjnej migracji przez drogę leży zarówno w interesie zwierząt jak i bezpieczeństwa kierowców. Budowa estakady przy odstojniku za C.H. Korona nie zapewni możliwości migracji ssaków, takich jak dzik czy sarna pomiędzy Lasem Sołtysowickim a Doliną Widawy.

4. Należy zaprojektować stałe ogrodzenie na całej długości drogi poza estakadą - zarówno siatkę dla dużych zwierząt jak i panele pełne dla małych zwierząt. Panele pełne dla zwierząt należy zaprojektować również wzdłuż nowego łącznika od ul. Poprzecznej do Alei Północnej. W przypadku płazów najbardziej korzystnym i bezobsługowym rozwiązaniem jest budowa ogrodzeń betonowych wbudowanych w skarpę nasypu. Inne typy ogrodzeń są stale niszczone przez postronne osoby, wymagają napraw i wymian i nie zapewniają całkowitej szczelności ogrodzenia, która jest kluczowa w ochronie szlaków migracji płazów.
5. Wzdłuż całej doliny Widawy należy zaprojektować nieprzezroczyste (zapobiegające kolizjom z ptakami - naklejki z sylwetkami nie są skuteczną metodą ograniczania kolizji) ekrany akustyczne i antyolśnieniowe - jest to cenny, obecnie cichy teren, a hałas i światło będą stanowiły poważne zaburzenie ekosystemowe. Cała dolina Widawy jest cennym naturalnym ekosystemem oraz szlakiem migracji dla ssaków i ptaków.
6. Należy zaprojektować drogę tak, żeby wszelkimi sposobami zredukować zanieczyszczenie światłem na obszary przyrodnicze - nie tylko poprzez zmianę opraw, ale i rozwiązania nieprzepuszczające światła z drogi na obszary otaczające -



należy mieć na uwadze, że sztuczne światło zaburza nie tylko funkcjonowanie owadów poprzez wabienie ich do światła, ale i np. dezorientuje płazy podczas migracji do godowisk i wpływa negatywnie na częstotliwość wydawania dźwięków przez samce - co prowadzi do ich zmniejszonej rozrodczości. Wpływa także negatywnie na fotoperiod nietoperzy i ptaków.

Priorytetowo przy zabezpieczaniu przed zanieczyszczeniem światłem należy potraktować okolice odstojnika oraz Las Sołtysowicki i wszelkie tereny zadrzewione.

7. Przepusty dla małych zwierząt, w tym płazów, powinny także zostać rozlokowane na lądzie, nie jedynie na ciekach - kanalizowanie migracji w pojedyncze punkty sprzyja wyższej śmiertelności spowodowanej drapieżnictwem. Poza tym cały Las Sołtysowicki jest miejscem żerowania płazów, np. ropuch szarych, które z lasu wkraczają na ogródki działkowe, będące ich żerowiskiem i zimowiskiem. Według fachowej literatury w miejscach koncentracji płazów (a takim z pewnością jest Las Sołtysowicki), przejścia dla płazów powinny być budowane co 50-100 metrów. Przepust powinien znajdować się w osi każdego ze zbiorników (poza odstojnikiem, gdzie jest estakada), będących w 300 m buforze inwestycji, z odchyłką +/- 100 m w kilometrażu drogi. Na wysokości Lasu Sołtysowickiego, poza przepustem na cieku powinno się zaprojektować jeszcze min. 3 przepusty lądowe.
8. Przepusty dla płazów powinny mieć geometrię prostokątną, o minimalnych wymiarach 2 m x 1,5 m (światło liczone powinno być jako wolna przestrzeń do migracji, nie jako wymiary konstrukcyjne przepustu) i zostać skonsultowane z herpetologiem w oparciu o literaturę przedmiotu.
9. W ramach działań kompensacyjnych, spowodowanych presją



drogi na otoczenie przyrodnicze, proponujemy 1) utworzenie użytku ekologicznego dla populacji barczatki kataks w innym obszarze Wrocławia (odnośnie szczegółów prosimy o kontakt: wroclawskaprzyroda@gmail.com) , 2) pogłębienie zbiornika przy moście kolejowym na Widawie, po drugiej stronie wału jak odstojnik (51.146713, 17.093637) - ze względu na potencjalną negatywną zmianę funkcjonalności odstojnika za C.H. Korona dla płazów - negatywne oddziaływanie światła, hałasu, powstanie bariery migracyjnej etc. i prawdopodobne ograniczenie rozrodu płazów w tym miejscu.

10. Należy dostosować mosty nad Kanałem Sołtysowickim dla migracji ssaków, takich jak dzik czy sarna.
11. Należy zapewnić właściwą ochronę stanowiska rozrodu grzebiuszki ziemnej w okolicach ul. Poświęckiej. Jest to bardzo rzadki gatunek płaza we Wrocławiu, umieszczony w IV załączniku Dyrektywy Siedliskowej i objęty ochroną ścisłą. Po zbudowaniu Alei Północnej płazy stracą większość terenu żerowiskowego w tym rejonie, a droga będzie stanowiła barierę migracyjną.
12. Z uwagi na wyjątkową w skali siedlisk przyrodniczych wartość ekologiczną - łągi każdorazowo należą do zbiorowisk o znacznej bioróżnorodności, mających dużą rolę w kształtowaniu krajobrazu i będących podstawą bezpieczeństwa i stabilności (funkcje wodochronne i przeciwpowodziowe) środowiska na danym terenie. Łągi zaliczają się do najszybciej ubywających ekosystemów, są siedliskiem priorytetowym zgodnie z Dyrektywą Siedliskową. Zgodnie z najnowszą wiedzą, ochrona siedliskowa jest najważniejsza i daje największe szanse na powodzenie w zachowaniu gatunków, w przeciwieństwie do ochrony gatunkowej. Dlatego zdanie w raporcie z



	inwentaryzacji przyrodniczej ze strony 22. ("Lasy łęgowe nie są zbiorowiskami roślinnymi bogatymi w rośliny chronione.") w obliczu pokutującego starego podejścia, że ważne są pojedyncze gatunki, brzmi jak zezwolenie na niszczenie siedliska - bo nie ma w nim nic cennego (botanicznie). Nie wydaje się ono odpowiedzialne, dlatego warto dodać choćby po przecinku, że mimo niestwierdzonych chronionych/rzadkich gatunków roślin samo w sobie siedlisko to jest cenne. 13. Nasadzenia kompensacyjne powinny być zaprojektowane z myślą o zwierzętach - przede wszystkim ptakach tam żyjących. Cieszy bardzo fakt, że w zaleceniach ochronnych ujęto nasadzenia zastępcze dla barczatki kataks. Na szerszą skalę projektując nową zieleń należy brać pod uwagę potrzeby ptaków, tj. przede wszystkim krzewy i w dalszej perspektywie drzewa, które zapewnią im bazę pokarmową i siedliskową. Zielone Sołtysowice Koalicja Wrocławska Ochrona Klimatu Inwestycje we Wrocławiu Rzeczniczki Przyrody Towarzystwo Herpetologiczne NATRIX Zielony Wrocław Paweł Karpiński Radny Wrocławia Bogdan Zdrojewski Michał Jaros Robert Suligowski Robert Maślak Małgorzata Tracz Dominik Kłosowski
103	Wnioskuje o wybudowanie trasy z odpowiednim wygłuszeniem, tak aby hałas nie dobiegał do znajdujących się w pobliżu osiedli przy ul. Ałunowej i Starościńskiej
104	Wnoskujemy o montaż ekranów dźwiękochłonnych z zielenią od ul. Kamieńskiego do ul. Redyckiej, ponieważ w pobliżu znajdują się domki jednorodzinne w odległości 60 m od planowanej trasy. W szczególności prosimy zwrócić uwagę na ul. Ługową, gdzie domki jednorodzinne nie powstały w ciągu ostatnich 10 lat, a są od końca lat 70-tych kiedy to trasa nie była planowana. Dlatego też wnioskujemy o odpowiednie wygłuszenie trasy, która będzie niedaleko naszych



	domów na ul. Ługowej.
105	Uważam, że projekt jest udany! Prosiłabym o dopilnowanie zbudowania przejść i kładek oraz zapór zapobiegających śmierci płazów i innych małych zwierząt pod kołami. Prosiłabym również o dopilnowanie by budowa przebiegała jak najmniej inwazyjnie (żeby trasa którymi będą jeździły maszyny była przemyślana i ściśle przestrzegana) i nie zakłócała migracji płazów oraz ogólnie funkcjonującej na tym terenie przyrody.
106	Odcinek ulicy Sołtysowickiej od Redyckiej w kierunku Gimnazjalnej i dalej do Mostu Sołtysowickiego nie jest przystosowany do wzmożonego ruchu. Zabudowa jednorodzinna jest ulokowana bezpośrednio przy drodze, gdzie aktualnie zakaz wjazdu mają samochody ciężarowe. Droga jest za wąska na przepuszczenie tu dojazdu do obwodnicy. Naprzeciw parku znajduje się obiekt MKS, boisko piłkarskie oraz plac zabaw o skatepark budowany w ramach budżetu obywatelskiego. Skierowanie tędy ruchu spowoduje zagrożenie dla dzieci i młodzieży korzystających z obiektu, a także zanieczyszczenia powietrza. W projekcie nie są uwzględnione nawet pasy zwalniające czy zabezpieczenie słupkami chodnika- projektanci nawet nie mieli pojęcia o istnieniu obiektu co przyznali na spotkaniu konsultacyjnym. Nie ma również potwierdzenia uwzględnienia w projekcie ekranów wygłuszających hałas. Droga będzie przebiegać zbyt blisko zabudowań. Dodatkowo, wycinka drzew i roboty budowlane zaburzają lokalny ekosystem. Budowa obwodnicy zabiera ludziom przyrodę. Piękna i obfita zieleń, zbiorniki wodne służące rozwojowi flory i fauny a także mieszkańcom już niedługo mogą zostać zniszczone przez inwestycje miejskie. To miejsce rozrodu płazów. W zbiorniku mieszkają żaby trawne, moczarowe i rzekotki drzewne. Słyszymy kumaki, bręczki i trzciniaki. Dwa lata temu po raz pierwszy na terenie Wrocławia złożyła tutaj jaja kaczka gągoł -



	Zgodnie z planem właśnie w tym miejscu ma iść obwodnica śródmiejska. Stracimy te zwierzęta. Przebieg drogi zakłada ingerencję nie tylko w cenne siedliska przyrodnicze, ale może zagrozić także pomnikowi przyrody: System korzeniowy tak potężnego drzewa jak dąb ucierpi. Jako mieszkaniec osiedla wyrażam wyraźny sprzeciw stworzeniu zjazdu na ulicy Sołtysowickiej oraz obecnemu projektowi Alei w planowanej lokalizacji.
107	Dzień dobry, w nawiązaniu do przedstawionego projektu chciałam zwrócić uwagę na: • planowana droga mocno odcina mieszkańców od terenów zielonych nad Widawą oraz istniejących już wałów. Z tego względu warto uwzględnić więcej przejść dla pieszych/rowerów. Przede wszystkim chciałam zwrócić uwagę na drogę przechodzącą między ogródkami działkowymi przy ul. Przejazdowej oraz okolicy lasu sołtysowickiego. Aktualnie planowane przejścia, czyli przy ulicy Sołtysowickiej oraz w okolicy węzła na Poprzecznej są zdecydowanie za bardzo oddalone od siebie, konieczne jest jakieś przejście pomiędzy nimi, inaczej mieszkańcy mogą przechodzić przez jezdnie w niedozwolonych punktach, aby szybko dostać się do wałów. • ze względu na rozwój "Stadion na Sołtysowicach" jest ważnym punktem dla mieszkańców, szczególnie gdy zakończona zostanie budowa skate parku, będzie bardzo atrakcyjnym miejscem zabaw dla dzieci. Jednak ze względu na to, że ulica Sołtysowicka będzie głównym dojazdem do Alei Północnej należy koniecznie zwrócić uwagę na bezpieczeństwo pieszych poruszających się tam. Aktualnie nie ma tam przejść dla pieszych, jest wąski i wiecznie zastawiony samochodami



	chodnik po stronie stadionu. Warto też przemyśleć o przejściu dla pieszych (może z wysepką na środku) pomiędzy głównym wejściem do lasu Sołtysowickiego a stadionem.
108	Odcinek ulicy Sołtysowickiej od Redyckiej w kierunku Gimnazjalnej i dalej do Mostu Sołtysowickiego nie jest przystosowany do wzmożonego ruchu. Zabudowa jednorodzinna jest ulokowana bezpośrednio przy drodze, gdzie aktualnie zakaz wjazdu mają samochody ciężarowe. Droga jest za wąska na przepuszczenie tu dojazdu do obwodnicy. Naprzeciw parku znajduje się obiekt MKS, boisko piłkarskie oraz plac zabaw o skatepark budowany w ramach budżetu obywatelskiego. Skierowanie tędy ruchu spowoduje zagrożenie dla dzieci i młodzieży korzystających z obiektu, a także zanieczyszczenia powietrza. W projekcie nie są uwzględnione nawet pasy zwalniające czy zabezpieczenie słupkami chodnika- projektanci nawet nie mieli pojęcia o istnieniu obiektu co przyznali na spotkaniu konsultacyjnym. Nie ma również potwierdzenia uwzględnienia w projekcie ekranów wygłuszających hałas. Droga będzie przebiegać zbyt blisko zabudowań. Dodatkowo, wycinka drzew i roboty budowlane zaburzają lokalny ekosystem. Budowa obwodnicy zabiera ludziom przyrodę. Piękna i obfita zieleń, zbiorniki wodne służące rozwojowi flory i fauny a także mieszkańcom już niedługo mogą zostać zniszczone przez inwestycje miejskie. To miejsce rozrodu płazów. W zbiorniku mieszkają żaby trawne, moczarowe i rzekotki drzewne. Słyszymy kumaki, brzęczki i trzciniaki. Dwa lata temu po raz pierwszy na terenie Wrocławia złożyła tutaj jaja kaczka gągoł - Zgodnie z planem właśnie w tym miejscu ma iść obwodnica śródmiejska. Stracimy te zwierzęta. Przebieg drogi zakłada ingerencję nie tylko w cenne siedliska przyrodnicze, ale może zagrozić także pomnikowi przyrody: System korzeniowy tak potężnego drzewa jak dąb ucierpi.



	Jako mieszkaniec osiedla wyrażam wyraźny sprzeciw stworzeniu zjazdu na ulicy Sołtysowickiej oraz obecnemu projektowi Alei w planowanej lokalizacji.
109	Uwagi opracowane zostały przez zespół przyrodników, na bazie wiedzy przyrodniczej i wyników inwentaryzacji przyrodniczej dla Wrocławskie Inwestycje sp. z o.o. oraz w duchu Art. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, który stanowi: “Art. 6. [Zasada zapobiegania i przezorności] 1. Kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu. 2. Kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze.” Jednocześnie informujemy, że w przypadku nieuwzględnienia naszych postulatów w dokumentacji projektowej zgłosimy je w ramach procedury OOS, którą prowadzić będzie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu. W celu ochrony ekosystemu odstożnika należy przedłużyć przebieg estakady o ok. 100-150 m w stronę Lasu Sołtysowickiego. Obecna długość estakady może nie zapewnić swobodnej migracji płazów pomiędzy odstożnikiem za C.H Korona a doliną Widawy. Należy przewidzieć w projekcie rozwiązania zapobiegające odwodnieniu siedlisk rozrodczych płazów. Na wysokości Lasu Sołtysowickiego należy zaprojektować przejścia dla dużych ssaków (dzik, sarna) - dane z inwentaryzacji przyrodniczej wskazują, że obszarem występowania sarny i dzika jest cała Dolina Widawy, a obserwacje przyrodników Wrocławskiej Przyrody wskazują na migracje zwierząt w tym rejonie - umożliwienie bezkolizyjnej migracji przez drogę leży zarówno w interesie zwierząt jak i



bezpieczeństwa kierowców. Budowa estakady przy odstojniku za C.H. Korona nie zapewni możliwości migracji ssaków, takich jak dzik czy sarna pomiędzy Lasem Sołtysowickim a Doliną Widawy.

Należy zaprojektować stałe ogrodzenie na całej długości drogi poza estakadą - zarówno siatkę dla dużych zwierząt jak i panele pełne dla małych zwierząt. Panele pełne dla zwierząt należy zaprojektować również wzdłuż nowego łącznika od ul. Poprzecznej do Alei Północnej. W przypadku płazów najbardziej korzystnym i bezobsługowym rozwiązaniem jest budowa ogrodzeń betonowych wbudowanych w skarpę nasypu. Inne typy ogrodzeń są stale niszczone przez postronne osoby, wymagają napraw i wymian i nie zapewniają całkowitej szczelności ogrodzenia, która jest kluczowa w ochronie szlaków migracji płazów.

Wzdłuż całej doliny Widawy należy zaprojektować nieprzezroczyste (zapobiegające kolizjom z ptakami - naklejki z sylwetkami nie są skuteczną metodą ograniczania kolizji) ekrany akustyczne i antyolśnieniowe - jest to cenny, obecnie cichy teren, a hałas i światło będą stanowiły poważne zaburzenie ekosystemowe. Cała dolina Widawy jest cennym naturalnym ekosystemem oraz szlakiem migracji dla ssaków i ptaków.

Należy zaprojektować drogę tak, żeby wszelkimi sposobami zredukować zanieczyszczenie światłem na obszary przyrodnicze - nie tylko poprzez zmianę opraw, ale i rozwiązania nieprzepuszczające światła z drogi na obszary otaczające - należy mieć na uwadze, że sztuczne światło zaburza nie tylko funkcjonowanie owadów poprzez wabienie ich do światła, ale i np. dezorientuje płazy podczas migracji do godowisk i wpływa negatywnie na częstotliwość wydawania dźwięków przez samce - co prowadzi do ich zmniejszonej rozrodczości. Wpływa także negatywnie na fotoperiod nietoperzy i ptaków. Priorytetowo przy zabezpieczaniu przed zanieczyszczeniem



światłem należy potraktować okolice odstoju oraz Las Sołtysowicki i wszelkie tereny zadrzewione.

Przepusty dla małych zwierząt, w tym płazów, powinny także zostać rozlokowane na łądzie, nie jedynie na ciekach - kanalizowanie migracji w pojedyncze punkty sprzyja wyższej śmiertelności spowodowanej drapieżnictwem. Poza tym cały Las Sołtysowicki jest miejscem żerowania płazów, np. ropuch szarych, które z lasu wkraczają na ogródki działkowe, będące ich żerowiskiem i zimowiskiem. Według fachowej literatury w miejscach koncentracji płazów (a takim z pewnością jest Las Sołtysowicki), przejścia dla płazów powinny być budowane co 50-100 metrów. Przepust powinien znajdować się w osi każdego ze zbiorników (poza odstoju, gdzie jest estakada), będących w 300 m buforze inwestycji, z odchyłką +/- 100 m w kilometrażu drogi. Na wysokości Lasu Sołtysowickiego, poza przepustem na cieku powinno się zaprojektować jeszcze min. 3 przepusty łądowe.

Przepusty dla płazów powinny mieć geometrię prostokątną, o minimalnych wymiarach 2 m x 1,5 m (światło liczone powinno być jako wolna przestrzeń do migracji, nie jako wymiary konstrukcyjne przepustu) i zostać skonsultowane z herpetologiem w oparciu o literaturę przedmiotu.

W ramach działań kompensacyjnych, spowodowanych presją drogi na otoczenie przyrodnicze, proponujemy 1) utworzenie użytku ekologicznego dla populacji barczatki kataks w innym obszarze Wrocławia (odnośnie szczegółów prosimy o kontakt:

wroclawskaprzyroda@gmail.com) , 2) pogłębienie zbiornika przy moście kolejowym na Widawie, po drugiej stronie wału jak odstoju (51.146713, 17.093637) - ze względu na potencjalną negatywną zmianę funkcjonalności odstoju za C.H. Korona dla płazów - negatywne oddziaływanie światła, hałasu, powstanie bariery migracyjnej etc. i



prawdopodobne ograniczenie rozrodu płazów w tym miejscu.

Należy dostosować mosty nad Kanałem Sołtysowickim dla migracji ssaków, takich jak dzik czy sarna.

Należy zapewnić właściwą ochronę stanowiska rozrodu grzebiuszki ziemnej w okolicach ul. Poświęckiej. Jest to bardzo rzadki gatunek płaza we Wrocławiu, umieszczony w IV załączniku Dyrektywy Siedliskowej i objęty ochroną ścisłą. Po zbudowaniu Alei Północnej płazy stracą większość terenu żerowiskowego w tym rejonie, a droga będzie stanowiła barierę migracyjną.

Z uwagi na wyjątkową w skali siedlisk przyrodniczych wartość ekologiczną - łągi każdorazowo należą do zbiorowisk o znacznej bioróżnorodności, mających dużą rolę w kształtowaniu krajobrazu i będących podstawą bezpieczeństwa i stabilności (funkcje wodochronne i przeciwpowodziowe) środowiska na danym terenie. Łągi zaliczają się do najszybciej ubywających ekosystemów, są siedliskiem priorytetowym zgodnie z Dyrektywą Siedliskową. Zgodnie z najnowszą wiedzą, ochrona siedliskowa jest najważniejsza i daje największe szanse na powodzenie w zachowaniu gatunków, w przeciwieństwie do ochrony gatunkowej. Dlatego zdanie w raporcie z inwentaryzacji przyrodniczej ze strony 22. ("Lasy łąkowe nie są zbiorowiskami roślinnymi bogatymi w rośliny chronione.") w obliczu pokutującego starego podejścia, że ważne są pojedyncze gatunki, brzmi jak zezwolenie na niszczenie siedliska - bo nie ma w nim nic cennego (botanicznie). Nie wydaje się ono odpowiedzialne, dlatego warto dodać choćby po przecinku, że mimo niestwierdzonych chronionych/rzadkich gatunków roślin samo w sobie siedlisko to jest cenne.

Nasadzenia kompensacyjne powinny być zaprojektowane z myślą o zwierzętach - przede wszystkim ptakach tam żyjących. Cieszy bardzo fakt, że w zaleceniach ochronnych ujęto nasadzenia zastępcze dla



	barczatki kataks. Na szerszą skalę projektując nową zieleni należy brać pod uwagę potrzeby ptaków, tj. przede wszystkim krzewy i w dalszej perspektywie drzewa, które zapewnią im bazę pokarmową i siedliskową.
110	Na odcinku między Żmigrodzką a Kamieńskiego ulica powinna zostać zbudowana w formacie 2 jezdnie po dwa pasy. Ten krótki fragment stanowi istotne połączenie osiedli Polanowice, Poświętne oraz szpitala przy Kamieńskiego z zachodnią częścią miasta.
111	Ta droga będzie miała duży negatywny wpływ na przyrodę i mieszkańców. Komunikacja miejska może poprawić nieco dojazdy, ale raczej nie dużo to pomoże, jeśli wydłuży się trasy istniejących linii, które będą przez to się bardziej spóźniać. Dojazd rowerem i przejście pieszo odcinka do Krzywoustego i tak były możliwe i przyjemniejsze w otoczeniu zieleni niż w sąsiedztwie hałaśliwej drogi. Nie będzie już sensu posiadania działki w tym rejonie - droga będzie hałasować, a owoce i warzywa będą zanieczyszczone metalami ciężkimi, a działki są po to, żeby mieć zdrowe jedzenie i spokój. Mieszkańcy też będą mieli mniej spokojnych terenów na spacer i głośniejszą okolicę. Ponadto zwierzęta nie będą miały spokoju przez hałas i światło z drogi, konieczne są specjalne ekrany (nieprzezroczyste) i lampy. Droga powinna być zabezpieczona tak, żeby ssaki, ptaki, płazy i gady na niej nie ginęły - najlepiej, żeby miały odpowiednie przejścia dolne i górne, żeby mogły swobodnie migrować. Powinno się też nasadzić w okolicy rekompensację za wycięte drzewa i krzewy i zabrane tereny trawiaste, żeby nie ucierpiały na tym rośliny i korzystające z ich zwierzęta. Nasadzenia powinny być złożone z rodzimych roślin i otoczone opieką, żeby nie uschły po kilku latach. Korzyści z budowy tej drogi wydają się o mniejsze niż jej negatywny wpływ.
112	Przeprowadzenie tej drogi przez środek ogródków działkowych całkowicie niszczy ich użyteczność rekreacyjną przez zakłócenie



	spokoju. Dodatkowo uprawy warzyw i owoców znajdujące się tak blisko drogi będą szkodliwe dla zdrowia ze względu na spaliny i metale ciężkie kumulujące się w ziemi i roślinach.
113	W związku z wieloletnim procederem odkładania w bliżej nieokreśloną przyszłość, a w obliczu narastającego zniecierpliwienia mieszkańców ulic: Poświęckiej, Milickiej i Polanowickiej oraz dewastacji zarówno infrastruktury drogowej tych ulic (jezdnie, chodniki, pobocza) jak również budynków (pękające ściany z powodu wstrząsów wynikających z nadmiernego ruchu) - wnioskuję aby: 1/Odcinek Alei Północnej od ul. Poświęckiej do Kamieńskiego powinien być realizowany w pierwszej kolejności, spośród wszystkich planowanych odcinków tzw. Alei Północnej. Mieszkańcy ulic Poświęckiej i Polanowickiej czekają na tę inwestycję już 13 lat. Na odcinku są już wykupione działki, są zgody środowiskowe i jest prowadzony dziennik budowy. Odcinek jest gotowy do realizacji po drobnych aktualizacjach. Podatnicy ponieśli już koszt przygotowania tego odcinka inwestycji. 2/Poprzedni projekt tego odcinka zakładał 2 pasy ruchu i to założenie należy zostawić. 2 pasy ruchu po każdej stronie potrzebne są do rozprowadzenia ruchu z kilku kierunków (z ul. Żmigrodzkiej - z obu jej kierunków, z istniejącego odcinka Obwodnicy oraz z ul. Poświęckiej i Rudawskiej). 3/ Odcinek nowej drogi od Poświęckiej do Kamieńskiego, z uwagi na zabudowę mieszkaniową, powinien znajdować się w rygorze ograniczonej dozwolonej prędkości dla pojazdów oraz poziomu emitowanego przez nie hałasu oraz obudowany ekranami dźwiękochłonnymi na całej długości. 4/ Oczywiście są oczekiwania dotyczące gęstych nasadzeń zieleni pochłaniającej zanieczyszczenia drogowe i wpływającej na estetykę



	otoczenia i komfort mieszkańców oraz uczestników ruchu."
114	Przede wszystkim uważam, że droga jednojezdniowa, jest zdecydowanie niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Będzie ona non stop zakorkowana, a w przypadku wypadku zupełnie nieprzejezdna. Uważam, że tak duża inwestycja powinna mieć określone chociażby planowane terminy realizacji. Mieszkam na osiedlu Polanowice-Poświętne-Ligota i tutejsze drogi są zdecydowanie nieprzystosowane do obecnego ruchu samochodowego. Prognozy ruchy drogowego prezentowane na konsultacjach są ZDECYDOWANIE zaniżone (mam widok z okna na ulicę Milicką i obserwuję jak wszyscy użytkownicy ruchu z trudem poruszają się po ulicy). Wbrew nierealnym ideom urzędników z biura mobilności nie pozbędziemy się w ciągu najbliższych 10 lat samochodów na rzecz rowerów. Trzeba więc patrzeć realnie na to ile samochodów będzie poruszało się po wrocławskich drogach. Należy rozplanować ruch tak, aby nie tworzyły się korki (szkodliwe przede wszystkim dla środowiska). Na ulicach Milickiej i Polanowickiej nie ma chodników, na Poświęckiej jest natomiast bardzo ciasny ciąg pieszy. Liczba mieszkańców znacząco wzrosła, a poruszanie się po ulicach osiedlowych stanowi istotne zagrożenie. Tym bardziej dziwi fakt kolejności wykonywania prac w ramach inwestycji. Według mnie powinny być one zamienione, a roboty powinny zaczynać się od ulicy Poświęckiej. Odnośnie komunikacji miejskiej brakuje dodatkowego autobusu po realizacji inwestycji łączącego osiedla północne (Widawa, Lipa, Polanowice) z Sołtysowicami (Koroną) biegnącego bezpośrednio przez aleję. Znacznie ułatwiłby on dojazdy mieszkańcom tych osiedli. Proszę pamiętać również o zwierzętach mieszkających na terenach osiedli. W zielonym klinie na Polanowicach często spotkać można sarenki i inne zwierzęta. Należy zapewnić im możliwość migracji poza



	tereny zamieszkałe.
115	uwzględnić że na odcinku prowadzącym drogę zaraz za skrzyżowaniem Kamieńskiego w stronę korony na wysokości nowo zbudowanych budynków TRIADA DOM tj. ul. czartoryskiego 21 powinno się zasadzić możliwie dużo drzew w trzech lub więcej rzędach aby maksymalnie odgrodzić nowo powstałe budynki od drogi i związane z nią zapyleniu i spalin. Drzewa powinny być odmianami szybko rosnącymi w tym część brzozy, duże platany. Kierując się bardziej nowoczesnym podejściem do budowy takiej drogi obok już istniejących zabudowań, należy na pierwszym miejscu postawić problem związany z jej uciążliwością dla mieszkańców oraz cudowne w tym przypadku rozwiązanie jakim jest gęsta obsada drzewostanem. oraz pomiędzy drzewami niskimi krzakami tak aby sprawić wrażenie że aleja przebiega przez strefę zieloną parkową. Moim zdaniem jest to nie zbędne działanie wpisujące się w nurt miast europy zachodniej gdzie drogi są często zamieniana w jednopasmowe właśnie w celu utworzenia w miejsce likwidowanych pasów gęstego obsadzenia zieleni.
116	Mam ogromną nadzieję, że planowana droga powstanie. Mieszkam na ulicy Wojaczka i w skrajnych przypadkach przejechanie 1,5 km odcinka do przejazdu kolejowego na ul. Poprzecznej zajmuje nawet pół godziny. Największą wartością tej inwestycji jest wiadukt nad torami kolejowymi, który zaoszczędzi mieszkańcom północy Wrocławia tysiące godzin stania w korkach.



117	Organizacja procesu projektowego, rozwiązania projektowe 1. Zakończenie dróg klasy GP na odcinkach od istniejącego odcinka obwodnicy śródmiejskiej (od ulicy Żmigrodzkiej) do ulicy Krzywoustego jest opóźnione o kilka lat pomimo uzyskania decyzji ZRID na budowę odcinka od ulicy Poświęckiej do ulicy Kamieńskiego, nadal brak nie tylko harmonogramu inwestycji , ale deklaracji terminowych dla realizacji poszczególnych odcinków. 2. W trakcie spotkania na osiedlu Polanowice-Poświętne-Ligota w celu konsultacji z udziałem Projektanta także nie przedstawiono deklaracji terminowych, a terminy realizacji są dla mieszkańców najważniejsze ze względu na obciążenie ulic osiedlowych ruchem tranzytowym (do którego nie są przystosowane). 3. Zmierzona kolejność realizacji od węzła z ulicą Krzywoustego nie uwzględnia obciążenia od ruchu tranzytowego najbardziej zurbanizowanego terenu inwestycji drogowej Poświętne), co powinno być priorytetem dla władz Miasta. 4. Założenia dla projektowania w postaci prognoz ruchu wymagają aktualizacji, prognoza obciążenia ruchem w ciągu godziny w szczycie przedpołudniowym i popołudniowym (700-800) jest zaniżona kilkukrotnie w stosunku do aktualnego obciążenia ruchem tranzytowym na ulicach osiedla Polanowice-Poświętne-Ligota. 5. Projekt układu drogowego (szerokości jezdni i ilości pasów ruchu) w oparciu sztywną wytyczną urzędników miejskich o ograniczeniu do jednego pasa ruchu w jednym kierunku wymaga korekty w terenach zurbanizowanych (Poświętne) ze względu na zaniżoną prognozę ruchu na projektowanym odcinku, a także na ulicy Kamieńskiego. Niezależnie od aktualizacji danych o obciążeniu ruchem , projekt powinien przewidywać rezerwę przepustowości na kluczowych odcinkach (teren mocno zurbanizowany) w celu uniknięcia zatorów przed budynkami mieszkalnymi (generujących obciążenie hałasem,
-----	---



	spalinami i pyłami). Projektowana infrastruktura, ekrany akustyczne, zieleń powinny uwzględniać możliwość łatwego poszerzenia jezdni w przypadku błędnych założeń projektowych. 6. Rekomendowane jest zaprojektowanie ronda na skrzyżowaniu Alei Północnej z ulicą Kamieńskiego ze względu na zbliżone obciążenie ruchem (wg zaniżonych prognoz średnio 750 aut na godzinę na odcinku Alei pomiędzy ulicami Poświęcką i Kamieńskiego, a średnio 650 na godzinę na ulicy Kamieńskiego, przy czym narasta ilość aut wjeżdżających do miasta od strony Krzyżanowic). 7. Rekomendowane zaprojektowanie kładki nad Aleją Północną na ciągu pieszo-rowerowym w rejonie ulicy Falzmanna (oś pomiędzy osiedlami mieszkalnymi, a rekreacyjnym terenem Zielonego Klina i komercyjnym Marino). 8. Ze względu na priorytety zrównoważonego rozwoju, planowanie perspektywiczne inwestycji i kosztów, oraz możliwe terminy terminy realizacji - rekomendowana realizacja odcinka alei Poświęcka-Kamieńskiego w pierwszym etapie na wydaną już decyzję ZRID.
118	Jest we Wrocławiu linia tramwajowa O (linia okólna) która jest wolniejsza niż hulajnoga. Co udowadnia zacofanie transportowe we Wrocławiu. Na system bus rapid transit też nie ma co liczyć. Jaki problemem będzie stworzenie linii autobusowej co będzie jeździła z prędkością 60-80 km/h po Śródmiejskie Obwodnicy Wrocławia i pomijała mniej potrzebne przystanki? Teraz jest problem by z Tarnogaju dojechać do Astry, czy z lotniska na Psie Pole.
119	Planowana inwestycja jest bardzo potrzebna dla naszej dzielnicy. Postuluję uwzględnienie w projekcie odpowiedniej ilości miejsc parkingowych u zbiegu ul. Kątowej i Kamieńskiego aby umożliwić parkowanie a tym samym korzystanie z obiektu użyteczności



	publicznej jakim jest kościół. Obecna ilość miejsc jest zbyt mała.
120	Proszę o sprawdzenie jak maksymalnie można obniżyć hałas przy skrzyżowaniu z Kamieńskiego. Są tam bloki mieszkalne i ogródki działkowe. Czy planowana jest specjalna nawierzchnia i/lub specjalna zabudowa by obniżyć hałas i utrzymać wartość rekreacyjną ROD oraz mieszkalna dla bloków wokół?
121	Kilkadziesiąt metrów od domów przy ul Torfowej to jakiś żart. Miejsca jest sporo by ją odsunąć od zabudowań
122	W pełni popieram budowę Alei Północnej, podoba mi się pomysł skrzyżowania naziemnego z ul. Krzywoustego, co trochę pohamuje nadmierną prędkość wielu kierowców między Psim Polem a Koroną, cieszę się, że będzie przejazd wiaduktem nad torami kolejowymi, doceniam minimalną ingerencję w zieleń Lasu Sołtysowickiego, życzę dużo uporów w "przepychance" z użytkownikami ROD-osów, którzy zapewne "tanio skóry nie sprzedadzą", ale proszę nie pozwólcie im zablokować tej inwestycji. Ogólnie jednojezdniowa wersja wydaje się optymalna, aby odciążyć małe osiedlowe drogi, a jednocześnie stworzyć jedyne sensowne połączenie Kowal z AOW. Mieszkaniec osiedla Kowale.
123	Inwestycja chwalebna, ale ubolewam, że będzie ona poprowadzona przez tereny zielone w tej części Wrocławia.
124	Dotyczy skrzyżowania Alei Pn. i ul. Kamieńskiego. • postawienie ekranów akustycznych w wysokości 4-5m od strony Alei Pn. a działki nr 25/7 (Kamieńskiego 224) zgodnie z pierwotnym projektem. • pozostawienie dwóch wjazdów szerokości 5m do budynków 224 i 224A. • pozostawienie nasadzeń zieleni-żywoplotu od strony ul. Kamieńskiego 224, pomiędzy ogrodzeniem, a pasem pieszym. • uwzględnienie przerywanej linii na środku jezdni do wjazdu do



	budynku 224 i 224A (możliwość skrętu za skrzyżowaniem - kierunek Krzyżanowice- do budynku 224).
125	Jest to bardzo potrzebna inwestycja. Spełniającą wszystkie potrzeby w zaprezentowanej formie
126	Skrzyżowanie z Krzywoustego powinno być skrzyżowaniem dwupoziomowym (bezkolizyjnym).
127	Bardzo dobrze, że powstanie. Przydałoby by się bezkolizyjne skrzyżowanie z Krzywoustego.
128	Droga jest niezbędna w tej części miasta, bardzo dobrze, że wreszcie powstanie. Prośba o zaprojektowanie drogi w taki sposób by nie zatrzymywać ruchu na czerwonej fali, czyli budowa wiaduktów, rond i "zielonej fali". Ostatnio modne we Wrocławiu spowalnianie ruchu "czerwoną falą" działa na niekorzyść miasta. Przecież "zielona fala" może być ustawiona na 50-60km/h
129	Kpina. Jak można w rozwijającym się mieście budować drogi jednopasmowe.
130	Droga jest totalna porażka! Jak można dopuścić do zniszczenia lasu soltysowickiego i zmienienie spokojnych soltysowic w pseudo obowdnice z jednym pasem ruchu? Zniszczenie tyłu pięknych drzew, ekosystemu... Patologia! Jako mieszkaniiec soltysowic, który ma dość stania na przejeździe kolejowym mimo to mówi stanowcze nie!
131	Mam nadzieję że nigdy ta inwestycja nie dojdzie do skutku ,niczego nie poprawi tylko zniszczy piękne i ciche tereny Wrocławia,ale co my obywatele tego miasta mamy do gadania ? Nic . Sutrykowo nie Wrocław
132	Dzien dobry, chcialbym zwrocic uwage na brak informacji o przejściach dla pieszych. Aleja Polnocna odcina obecnie dostep do terenow zielonych. Zaprojektowanie jak nakwiekszej ilosci przejsc jest wskazane, rowniez na takich odcinkach jak przedluzenie ul Bagatela



	czy przejścia od ul. Torfowej w kierunku wałów. Dziękuję
133	Jestem przeciwny inwestycji, ponieważ zniszczy ona naturalne środowisko płaza objętego w Polsce ścisłą ochroną - Kumaka Nizinnego.
134	Aleja Północna musi mieć dwie jezdnie z dwoma pasami w obu kierunkach. Jest ona przedłużeniem Obwodnicy Śródmiejskiej, co tym samym czyni ją obwodnicą i tak też od początku było to zapowiadane, że będzie to obwodnica. Poza tym nazwa "Aleja" sugeruje coś nobilitującego. Nawet ekstremalnie zadrzewiona ulica jednojezdniowa z pojedynczymi pasami w obu kierunkach nie będzie aleją. Będzie groteską. To co jest proponowane, to cofnięcie Wrocławia w rozwoju do czasów przednapoleońskich. Wasz projekt wygeneruje kolejne korki, które spowolnią wyprowadzanie aut z centrum miasta.
135	Pomysł absurdalny. Niedość, że planowana droga będzie bezużyteczna, to zniszczy ona również cenne przyrodniczo miejsca jakimi są Las Sołtysowicki oraz zbiornik wodny za CH Korona, w którym występują kumaki nizinne oraz ptaki wodne.
136	Inwestycja powinna kończyć się na wiadukcie na psie pole, a nie na Kowalską. Aby dostać się do korony możemy jechać jedynie al sobieskiego-nie ma żadnej alternatywy
137	Dajcie życie kumakom!
138	Inwestycja szczególnie ważna dla ograniczenia ruchu na osiedlowych ulicach Karłowic. Niestety, po jednym pasie i sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu z Kamieńskiego zablokuje przejezdnię do tej pory ulicę, skutecznie utrudniając ruch samochodów, w tym także komunikacji zbiorowej
139	Bezsensowny pomysł
140	Proszę rozważyć inny rodzaj skrzyżowania z ulicą Krzywoustego. Ruch



	na tej ulicy w godzinach szczytu jest niezwykle korkogeny. Połączenie tych ulic w formie wiaduktu nie pogorszyłoby tego stanu, natomiast skrzyżowanie ze światłami doprowadzi do wydłużenia porannego korku aż od skrzyżowania alei Jana III Sobieskiego z Odolanowską.
141	Planowana inwestycja nie powinna dojść do skutku. Jest ona źle zaplanowana i nie uwzględnia istotnych aspektów środowiskowych. Przebieg drogi zagraża siedlisku kumaka nizinnego objętego ochroną gatunkową w Polsce. Ochrona bioróżnorodności powinna być priorytetem. Zniszczonego ekosystemu nie da się odbudować żadnymi pieniędzmi, a wybudować drogę z dala od tego obszaru już można, choć droższą, to szerszą i bardziej funkcjonalną, nawet kosztem większej odległości co i tak przełoży się na zmiany w czasie dojazdu rzędu maksymalnie 10 minut, co wobec kosztów środowiskowych jest niczym. Planowana obecnie droga będzie używana przez całą gminę Długoleka, co w przypadku drogi jednojezdniowej oznacza permanentny korek.
142	Jestem do niej krytycznie nastawiona. Uważam, że ważniejsze jest utrzymanie tamtejszej cennej przyrody
143	Uważam, że budowa drogi w formie zaplanowanej przez miasto jest dużym zagrożeniem dla różnorodności biologicznej tych terenów - nie potrzebujemy niszczyć kolejnych zdrowych ekosystemów na terenie i w okolicach naszego miasta skoro i tak mamy ich już tak mało. W obrębie miejsc, w których ma powstać droga istnieje ogromna różnorodność gatunków, które powinny być chronione, co jest priorytetem, jeśli chcemy aby Wrocław miał szansę być "zielonym miastem".
144	Połączcie Soltysowice z Polanowicami jakim autobusem. Chcecie zabrać nam 116 i znowu zostaniemy z jedną linią autobusową jak za



	komuny. Osiedle rozrasta się a nie kurczy.
145	Bzdura kompletna ! W dzisiejszych czasach robic kolizyjne skrzyżowanie z 3 pasmowa droga wylotowa. Myślicie tam czasem ?
146	Zgłaszam sprzeciw wobec zablokowania przejścia dla mieszkańców ul.Przejazdowej do wałów a w konsekwencji do działek RoD Aster sektory B,C,D.
147	Przedstawione rozwiązanie na pewno pomoże zmniejszyć ruch na osiedlowych uliczkach osiedla Polanowice-Poświętne i jest wyczekiwane chyba przez wszystkich mieszkańców. Dodatkowym rozwiązaniem, które można by przewidzieć jest poprowadzenie nitki tramwajowej (bądź pozostawienie miejsca na nią w przyszłości) przedłużając torowisko przy Marino, aż do skrzyżowania przy ul. Kamieńskiego. Linia mogłaby biec początkowo pasem zieleni wzdłuż ul. Żmigrodzkiej, następnie przed wiaduktem zakręcać w prawo i dalej wzdłuż nowoprojektowanej jezdni, bądź na niej aż do skrzyżowania z ul. Kamieńskiego, gdzie kończyłaby się pętlą, jak na osiedlu Gaj.
148	Rozwiązanie jest średnio logiczne. Powoduje powstanie dużego skrzyżowania hamującego i tak już duży ruch na Kamieńskiego w okolicach Triady/Czartoryskiego. Jeśli aleja ma odciążyć ruch zza Korony, powinna być zrobiona w okolicach Kamieńskiego jako wiadukt. Ci którzy jadą od/do Korony z/do Miasta, tak to nazwijmy i tak nie będą zjeżdżali w okolicach ul. Kamieńskiego, a ci którzy chcieliby wjechać na aleję z okolic Kamieńskiego mają obecną infrastrukturę, która i tak i tak zostałaby odciążona. Obecnie wszyscy muszą nią jeździć, co powoduje korki. Robiąc skrzyżowanie z Kamieńskiego, korki przeniosą się na nie. Swoją drogą od biedy zamiast wiaduktu (bo droższy) mądrzej byłoby zrobić rondo. W tych okolicach nie ma tramwajów, nie ma się więc na co przesiąść, zatem zwracanie uwagi na ciągi pieszo rowerowe, czy



	robiąc skrzyżowanie, w którym autobus i tak będzie stał jest głupie. To tak apropo próby znalezienia jakiejś alternatywy do stania w korkach. Podsumowując miasto nie przemyślało, nikt nie pofatygował się chyba przejechać Kamieńskiego z rana (ot choćby lewoskręt, którego nie ma do szpitala - auta wjeżdżające do szpitala blokują Kamieńskiego z rana na kilkaset metrów) i proponują rozwiązania które jak już pisałem są głupie. Nie do pominięcia jest wymyślona nowa bariera akustyczna - nasadzenia zieleni. Kolejny kretynizm. Gdzie ekrany akustyczne? Ogólnie lipa.
149	Jednopasmowa droga tranzytowa w milionowym mieście to nieporozumienie!
150	Dobrze, że ta inwestycja powstaje. Niestety są dwa minusy! Pierwszy to taki, że skrzyżowanie nowej drogi z ul. Krzywoustego powinno być dwu poziomowe, tak jak to na ulicy Żmigrodzkiej - robienie jednopozoomowego skrzyżowania jest głupotą i marnotrawstwem pieniędzy podatnika ale i miasta. Drugi karygodny minus to, to że trasa jest jedno jezdniowa! Ta droga powinna być dwujezdniowa - to jest brak myślenia perspektywicznego na kolejne 20/30 lat do przodu. Jedna jezdnia to doraźne rozwiązanie, kompletnie pozbawione sensu. Co do komunikacji zbiorowej oraz ciągów pieszych i rowerowych jest Ok.
151	Bardzo dobrze, że powstaje. Organizacja komunikacji zbiorowej w tym kształcie wydaje się Ok.
152	Inwestycja ok, tylko będzie problem na skrzyżowaniach. Powinny być albo w formie rond, albo dwupoziomowe
153	Jako mieszkaniec Psiego Pola bardzo pozytywnie oceniam fakt, że wreszcie po tak długim oczekiwaniu przystępujemy do tej ważnej dla północy Wrocławia inwestycji. Uważam jednak, że błędem jest projektowanie jej w przekroju jednojezdniowym. To jest kontynuacja



	obwodnicy i jako taka powinna być też traktowana. Minimalną wersją powinno być planowanie jej w wersji 2-jezdniowej (choćby z zachowaniem rezerwy terenowej), nawet jeśli w pierwszym etapie wybudowana zostanie 1 jezdnia - podobnie jak ma to miejsce w przypadku tzw. obwodnicy wschodniej (droga Łany - Długoleka). Informacja, że układ jednojezdniowy przeniesie prognozowane obciążenie do 2033 rok nie jest przekonywująca, gdyż oznacza to perspektywę może 5-6 lat po zakończeniu inwestycji, czyli bardzo krótką. Najważniejsze jest jednak to, że projektowane skrzyżowanie z ul. Krzywoustego W ŻADNYM WYPADKU nie powinno być jednopoziomowe. Po dodaniu jeszcze jednych świateł na ul. Krzywoustego poranne zatory sięgną zapewne os. Sobieskiego a odcinek wyjazdowy pomiędzy ul. Bruecknera a nowoprojektowanym skrzyżowaniem będzie notorycznie zakorkowany, zwłaszcza że znajdują się na nim dodatkowe pojazdy obecnie jadące od strony Bruecknera bezpośrednio w ul. Poprzeczną. Oczywiście, że skrzyżowanie 2-poziomowe jest rozwiązaniem droższym, ale w tym miejscu w pierwszej kolejności dodatkowe środki powinny być przeznaczone.
154	Brak połączenia Sołtysowic z Polanowicami to PORAZKA. 1 pas ruchu to ZA MAŁO. Deweloperzy tyle wykupili na naszych osiedlach, że na pewno starczy na drugi pas. Inaczej ta droga to piach na wiatr.
155	Z założenia ma fundamentalny błąd. Brak jezdni z dwoma pasami w obu kierunkach. Przy takiej ilości aut budowanie drogi po jednym pasie ruchu, strata czasu i pieniędzy, bo za chwilę trzeba będzie budować kolejną jezdnię.
156	Blisko bloków na Kowarzyka i Kamieńskiego nie widać żadnych ekranów akustycznych.



157	Aleja powinna biec nie przez ogródki działkowe i las, zanieczyszczając brzegi Widawy hałasem, ale wzdłuż granicy poligonu i nieużywanej linii kolejowej od Korony do Marino (częściowo jest to uliczka Herbsta) i dopiero przed Kamieńskiego odchodzić od tej linii, omijać osiedle przy Czarotoryskiego i dalej biec do Nowaka-jeziorańskiego. Skrzyżowania z Kamieńskiego, Sołtysowicką i Poprzeczką powinny być rondami, bo to najmniej kolizyjne skrzyżowanie, zmusza kierowców do zwolnienia nawet przy jeździe prosto i jednocześnie zapewnia płynność, a łącznik do Poprzecznej byłby częścią al. Północnej, więc nie trzeba by to budować osobno. Linie kolejową do Oleśnicy aleja powinna przeciąć razem z Widawą i dojść do skrzyżowania dwupoziomowego Sobieskiego z Krzywoustego. Oczywiście na całości odcinka od Krzywoustego do Czarotoryskiego chodnik i pas rowerowy po jednej (południowej) stronie, a dalej po obu. Nie powinny też powstawać zatoki autobusowe, bo wjazd i wyjazd do/z nich spowalnia autobusy, a brak zatok nie powoduje zatorów, skoro tym odcinkiem będzie kursować zapewne nie więcej niż jeden autobus na 15 minut. Przy okazji przebudowy samej Krzywoustego należy też wykonać przystanek na przeciw głównego wejścia do Korony i pasy do niego. Obecnie ludzie, często starsi albo z dziećmi mają daleko do przystanku, by wrócić z zakupami na Psie Pole. W związku z tym zamiast budować dodatkowe światła za wiaduktem, lepiej zbudować światła pod sama Koroną, które polepsza sytuację pieszych - zwłaszcza, że zaraz obok są światła na wyjeździe z Korony i można je zgrać. A przystanek do Psiego Pola, może być na środku Krzywoustego, a nie przy prawej krawędzi jezdni
158	proszę, tylko nie skrzyżowanie ze światłami z Krzywoustego
159	Niepotrzebne chodniki i ścieżki rowerowe osobno (to nie jest trasa którą będą poruszać się piesi). Wystarczyłyby ciągi pieszo-rowerowe na całej długości. Zastanawia mnie i nie jest podany wpływ nowej



	drogi na drożność ulicy Krzywoustego, szczególnie buspasa na odcinku od Korony do przystanku Brucknera.
160	Dobrym pomysłem byłoby połączenie autobusowe z osiedla Polanowice/ Poświętne do Sołtysowic.
161	Kluczowa jest ciągłość infrastruktury pieszo-rowerowej i zapewnienie tym użytkownikom pierwszeństwa i likwidowanie opóźnień na skrzyżowaniach, np. poprzez zastąpienie skrzyżowań ze światłami przez ronda (te usprawnią również ruch samochodowy i ograniczą konieczność budowy dodatkowych pasów do skrętu).
162	Czy jest już zaplanowane wygłuszenie hałasu dla ogródków działkowych przy skrzyżowaniu z ulicą Kamieńskiego? Bez tego, mogą one utracić swój charakter wypoczynkowy. Czy budynki mieszkalne, przy tym skrzyżowaniu będą jakoś zabezpieczone przez hałasem?
163	Podoba się
164	W związku z tym że Aleję Północną będę miała bezpośrednio przed oknami jak najbardziej popieram budowę drogi po jednym paśmie w obie strony, z budową ekranów z płyt no.półprzezroczystych oraz posadzeniem wysokich drzew. Rozwiązanie komunikacji ciekawe, jedna uwaga że długość trasy linii 129 wydłuży się, co przy obecnie bardzo długiej trasie 34 przystanków jest nienajlepszym rozwiązaniem zważając na fakt że nieustannie autobusy się spóźniają, pomimo że w godzinach szczytowych powinny jeździć co 15 minut. Czy planowana jest linia z pętli Poświęcka Ośrodek zdrowia prowadząca bezpośrednio obwodnicą w stronę Mostu Milenijnego jak np.143? np. w godzinach szczytowych
165	1. Proszę o uzasadnienie, dlaczego w prognozach natężenia ruchu branego pod uwagę przy tej inwestycji założono do roku 2033 zmniejszenie ilości pojazdów poruszających się po tej projektowanej drodze. Biorąc pod uwagę rozbudowy osiedla Sołtysowice oraz



	Polanowice jest to nierealna prognoza. 2. Proszę o potwierdzenie lub zaprzeczenie, że wyjazd z ul. Polanowickiej w kierunku AOW będzie zamknięty oraz, że przejazd kolejowy na ul. Poprzecznej będzie dostępny tylko dla komunikacji zbiorowej. 3. Proszę o uwzględnienie przy każdym Rodzinnym Ogrodzie Działkowym możliwego wjazdu dla służb miejskich w celu wywozu odpadów, ratownictwa medycznego oraz wjazdu właścicieli działek w celu wwozu ciężkich ładunków lub wywozu zbiorów.
166	Moim zdaniem bez sensu tworzyć nowa drogę - łącznik z ul. Poprzeczną. Wystarczy wykorzystać gotowe już drogi (al. Kanonierską i na skrzyżowaniu z Przejazdową w prawo). Zaoszczędzi to czas pracy i publiczne pieniądze.
167	Szanowni Państwo, mam szczerą nadzieję na rozważenie poniższych zastrzeżeń dotyczących szerokości drogi: 1. Szerokość planowanej jezdni jest niewystarczająca w stosunku do natężenia ruchu, co może powodować korki i utrudnienia w ruchu. Proszę wziąć pod uwagę gwałtownie rosnącą liczbę mieszkańców okolicznych osiedli. Nie chcemy, żeby utrudnienia w ruchu były poważniejsze niż na Moście Milenijnym, znajdującym się niedaleko, który jest przecież zdecydowanie szerszy. 2. Brak odpowiedniej szerokości jezdni może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników drogi, szczególnie w przypadku występowania trudnych warunków atmosferycznych. 3. Ograniczenie szerokości jezdni może utrudnić przejazd dla pojazdów specjalnych, takich jak ciężarówki, karetki czy pojazdy wojskowe. 4. Niewystarczająca szerokość jezdni może negatywnie wpłynąć na komfort jazdy dla użytkowników drogi. Wobec powyższych uwag koszty zbyt wąskiej jezdni w najbliższych



	latach mogą znacznie przewyższyć alternatywne koszty poszerzenia jezdni. Jako mieszkaniec Wrocławia mam nadzieję, że władze miasta nie będą oszczędzać na tak kluczowej inwestycji, które ma przynosić nam wszystkim korzyści przez wiele kolejnych lat.
168	W rejonie od Kamieńskiego do Nowaka Jeziorańskiego brakuje ekranów akustycznych. Licznych nasadzeń zieleni, wyższej niż krzewy.
169	za korona mamy dwa wiadukty do wyboru jako łącznik do alejii północnej (ul. Kowalska, wjazd psie pole) mimo to chcemy skrzyżowanie ze światłami , niestety sparaliżuje to ruch głównie z zakrzowa pisego pola w stronę centrum
170	Należy zapewnić połączenie tras rowerowych z wałami nad Widawą poprzez łagodne rampy i najazdy bez różnic poziomów i schodów. Popieram stworzenie szpaleru drzew wzdłuż nowej drogi. Zdecydowanie poprawi to jakość życia w tej części Wrocławia zmniejszając hałas i zanieczyszczenie powietrza. Będzie to również zgodne z planem adaptacji do zmian klimatu. Należy utrzymać planowany przekrój drogi 2x1. Skoro symulacje wykazały, że jest on wystarczający, nie ma potrzeby budowy dodatkowych pasów ruchu. Znacznie zwiększyłoby to koszty inwestycji, a w czasach kryzysu samorządów należy zrozumieć, że miasto ma ograniczone środki i nie jest w stanie wybudować drogi o przekroju 2x2.
171	Aleja Północna jest planowana za wąska powinna mieć min po 2 jezdnie i 2 pasy ruchu w ciągu głównym. Przynajmniej w takim przekroju 2+2 powinny być budowane bezkolizyjne węzły z ulicami Kamieńskiego, Redycką, nową Kanonierską oraz Krzywosutego. Wrocław powinien patrzeć jak rozwiązuje lub co buduje się w miastach podobnej wielkości w Europie. Zatem benchmarkiem dla Wrocławia powinny być w Europie to Antwerpia, Rotterdam, Norymberga, Dusseldorf a w Polsce Kraków czy Łódź. I choćby w takiej Łodzi czy Krakowie mamy obwodnice z koło całego miasta w



	postaci autostrad i dróg ekspresowych oraz wewnętrzne ringi w przekroju min 2 + 2 pasy a miejscami nawet w większym przekroju. Zatem Wrocław także powinien zbudować Obwodnicę Śródmiejską w przekroju minimum 2 + 2. Bo nie ma co się oszukiwać że Aleja Północna będzie przez kierowców traktowana jako kontynuacja obwodnicy i należy się spodziewać że ruch na niej będzie o wiele większy niż pokazany na spotkaniu. Co do ciągów pieszo-rowerowych to po wschodniej/północnej stronie Aleji Północnej nie ma sensu budować takiego ciągu skoro jego funkcje pełni już ścieżki na wale przeciwpowodziowym. Warto też także by było wybudować tę drogę tak by od zachodu i południa te ciągi pieszo-rowerowe były przesunięte jak najszerzej się da by mieć wolną przestrzeń na przyszłą rozbudowę Aleji Północnej do przekroju 2+2 na całej jej trasie. Zatem ciągi pieszo-rowerowe poza odcinkiem przy wałach na Widawie powinny być jak najobszerniej rozstawione.
172	Super
173	Sądzę, że w inwestycji brakuje przejść dla pieszych, które ułatwiłyby dostęp do zielonych terenów Widawy, z których mieszkańcy korzystają każdego dnia.
174	Sposób zgłaszania uwag jest nie trafiony i nieprzyjazny dla zgłaszających: zamiast najprostszej z możliwych formuły: adresu email, wprowadzono formularz, który wymusza odpowiedzi na zupełnie zbędne pytania i utrudnia proces wysyłki uwag.
175	Sposób zgłaszania uwag jest nie trafiony i nieprzyjazny dla zgłaszających: zamiast najprostszej z możliwych formuły: adresu email, wprowadzono formularz, który wymusza odpowiedzi na zupełnie zbędne pytania i utrudnia proces wysyłki uwag.



176	1/Odcinek Alei Północnej od ul. Poświęckiej do Kamieńskiego powinien być realizowany w pierwszej kolejności, spośród wszystkich planowanych odcinków tzw. Alei Północnej. Mieszkańcy ulic Poświęckiej i Polanowickiej czekają na tę inwestycję już 13 lat. Na odcinku są już wykupione działki, są zgody środowiskowe i jest prowadzony dziennik budowy. Odcinek jest gotowy do realizacji po drobnych aktualizacjach. Podatnicy ponieśli już koszt przygotowania tego odcinka inwestycji. 2/Poprzedni projekt tego odcinka zakładał 2 pasy ruchu i to założenie należy zostawić. 2 pasy ruchu po każdej stronie potrzebne są do rozprowadzenia ruchu z kilku kierunków (z ul. Żmigrodzkiej - z obu jej kierunków, z istniejącego odcinka Obwodnicy oraz z ul. Poświęckiej i Rudawskiej). 3/ Odcinek nowej drogi od Poświęckiej do Kamieńskiego, z uwagi na zabudowę mieszkaniową, powinien znajdować się w rygorze ograniczonej dozwolonej prędkości dla pojazdów oraz poziomu emitowanego przez nie hałasu oraz obudowany ekranami dźwiękochłonnymi na całej długości. Ekrany powinny być przeźroczyste. 4/ Oczywiste są oczekiwania dotyczące gęstych nasadzeń zieleni pochłaniającej zanieczyszczenia drogowe i wpływającej na estetykę otoczenia i komfort mieszkańców oraz uczestników ruchu.
177	Odprowadzanie wody deszczowej do ogrodów deszczowych czy sztucznych "mokradeł" gdzie może nastąpić filtracja i rozsączenie wód opadowych po okolicy (bez nie potrzebnych zrzutów do rzeki czy kanalizacji.) Okolica cierpi z powodu suszy i taki system może też chronić planowane nasadzenia.
178	Jak największe zachowanie wód opadowych na terenie w stylu „miasta gąbki”: ogrody deszczowe, niska retencja, odpowiednie



	nasadzenia i naturalna filtracja wody, oraz chodnik dla pieszych w systemie np. mineralno żywnym
179	Zacienienie chodników i ścieżek rowerowych przez drzewa
180	Ekrany akustyczne pokryte zimozielonymi pnączami oraz pachnącymi pnączami
181	Odcinkowa kontrola prędkości (do 50 km/h) na odcinku Żmigrodzka-Kamieńskiego. Nowaka Jeziorańskiego i początek Poświęckiej jest zwyczajowym miejscem drifterów wrocławskich a kamińskiego ścigaczy - stała kontrola odcinkowa może by spowodowała realne uspokojenie ruchu (w szczególności nocny ruch - palenie gum potrafi budzić całe osiedle i te pobudki są komentowane na FB).
182	Parkingi przy Kamińskiego (usługi, sklepy, kościół).
183	Ronda
184	Klin przy działkach Ramiszowska 9 i 11 - gęste nasadzenia z zieleni zimozielonej [drzewa wysokie (np. świerk serbski) , krzewy (np. rododendrony), podszyt]
185	Proszę pamiętać że nowo planowana trasa będzie wykorzystywana do dotarcia do cennych dla Wrocławian terenów wypoczynkowych nad Widawą. Warto pomyśleć o miejscach do parkowania w okolicy Aleji oraz ułatwieniach dla pieszych, rowerzystów, rolkarzy by móc korzystać z uroków doliny Widawy i ułatwić im przejście na tereny zielone.
186	Ścieżki rowerowe zbudowane z myślą też o rolkarzach (bardzo popularny sport w okolicy - tradycyjna trasa na np. Nowaka - jeziorańskiego). Logiczne przedłużenie byłoby w kierunku lasu soltysowickiego i korony)
187	Ławki po obu stronach drogi z koszami dla starszych ludzi - w szczególności w okolicach dojścia do ul Kamińskiego od Żmigrodzkiej (dojście do np. Przychodni, usług, Kościoła etc).



188	Rezerwa na dodatkowe pasy
189	Wyciszona nawierzchnia drogi (przynajmniej na wysokościach zabudowy wielorodzinnej).
190	Aleja Północna bardzo dobrze ze powstaje ale należy ją rozpatrywać jako element większej całości układu komunikacyjnego miasta Wrocławia przebieg do Żmigordzkiej do przedłużenia Kanonierskiej nie budzi żadnych wątpliwości jedynie co to trzeba by wybudować skrzyżowania z Kamieńskiego i Redycką jako bezkolizyjne przynajmniej w głównym tranzytowym przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej w rejonie tych skrzyżowań w przekroju min 2 pasy w każdą stronę plus dodatkowy pas do zjazdu w prawo z każdego kierunku. 1. Najwięcej kontrowersji budzi skrzyżowanie z Krzywoustego które napewno powinno być bezkolizyjne. Należy ja także ropatrywac jako jeden z elementów nazwyjmy go roboczo "Węzeł Komunikacyjny Korona" który rozciąga się od ulicy Brucknera do planowanej ulicy Nowolitewskiej na kierunku wschód-zachód oraz od przedłużenia Kanonierskiej do Kowalskiej a także przyszłe podłączenie tego węzła do Łącznika Pawłowickiego i Trasy Swojczyckiej oraz łącznika do Aleji Wielkiej Wypsy z mostem nad kanałami Odry przy Stadionie Olimpijskim. Należey Aleję wybudowąc w takim krzształcie by przyszłe inwestycje można by do niego bez wiekszego problemu i przebudów połączyć. Co jest tym bardziej skomplikowane przez sytuacje w ternie czyli tereny zalewowe rzeki Widawa oraz dwóch lini kolejowych praktycznie w środku tego węzła na spotkaniuu dowiedziałem sie ze jeszcze planowa jest tam linia tramwajowa wzdłuż Krzywoustego. 2. Może by roważyc budowę tego odcinka w etapach ? Pierwszy etap Żmigrodzka Kamieńskiego z węzłem bezkolizyjnym w przekroju 2 jezdnie po 2 pasy ruchu ten etap odciąży ulice Poświęcką oraz osiedle



	Poświętne. Drugi etap od Kaminskiego do Redyckiej z bezkolizyjnym węzłem co odciąży ulice Starościnską oraz Polanowicką oraz osiedle Polanowice. Trzeci Etap od Redyckiej do Krzywoustego a może nawet Kowalskiej. Ten etap po zaprojektowaniu całego układu kominkiacyjnego "węzła Korona" też można by podzielić na dwa etapy. 3A od Kowalskiej do przedłużenia Kanonierskiej i łącznika do Popprzecznej i może Brucknera oraz etap 3B od Kanonierksiej do Redyckiej. 3. W przypadku budowy Aleji Północnej jednak w przekroju 1 +1 to może wybudować ją tak by ciągi pieszo rowerowe jak najszybciej to jest możliwe oraz zrobić nasadzenia tak by w rpzypadku rozbudowy do przekroju 2+2 nie trzeba było przebudowywać tych ciągów oraz likwidować nasadzeń. I budować ta jedna jezdnie tak by było ona także położona tak by możliwa była budowa drugiej oraz by po wybudowaniu drugiej obok nie potrzebana była jej przebudowa lub by przebudowa była ta była jak najbardziej ograniczona w celu minimalizacji przyszłych kosztów dla podatników i ograniczeń ruchu dla kierowców.
191	Przystanki lub rezerwa na przystanki na każdym skrzyżowaniu
192	Ronda zamiast skrzyżowań świetlnych (za wyjątkiem skrzyżowania z ciągiem pieszo-rowerowym na Poświętnym). Priorytet rondo na wysokości ul. Kamieńskiego by jak najbardziej upłynnić przejazd i ograniczyć korki (które już istnieją w tym regionie).
193	Po dwa pasy w jedną stronę. Przynajmniej na odcinku Żmigrodzka - kamińskiego. 1. Proszę pamiętać że nasze osiedla przejmują ruch z AOW podczas blokad obwodnicy śródmiejskiej lub korków na niej. 2. Sporo ludzi patrząc na ekonomie jazdy i krótszą długość trasy wybierze do tranzytu aleje północną bo jest to logiczna droga w kierunku obwodnicy śródmiejskiej i legnickiej lub na psie pole



	3. Bardzo duże tereny wykupione przez deweloperów z planowanymi lub/i rozpoczętymi budowlami bloków wielorodzinnych, oraz duże tereny gminny przeznaczone na budowę wielorodzinną- zwiększy to gwałtownie ilość mieszkańców osiedla nawet w szacunkach o 25 000 tys ludzi (jedna tylko inwestycja deweloperska jest przewidziana na 11 000 tys ludzi). Nie chcemy mieć tu problemów rodem z Jagodna czy Ołtaszyna. Widzimy też jak się korkują już istniejące ulice jednopasmowe w innych regionach miasta gdzie miało się nie korkować - wskazuje to na jakiś błąd metodologiczny w obliczaniu estymowanego natężenia ruchu 4. Nasze osiedle jest też tranzytowym osiedlem dla okolicznych osiedli (np. Pawłowice przez wylot kamińskiego) lub wiosek pod Wrocławiem. Nie jest więc to droga tylko obsługująca okoliczne osiedla.
194	Wykonanie łącznika Żmigrodzka - Kamińskiego przy pierwszym etapie budowy. Ważne odciążenie z tranzytu lokalnych małych uliczek osiedlowych.
195	Nasadzenia „warstwowe” - od wysokich i rozłożystych gatunków drzew przez krzewy po podszycie cenne dla fauny. Nasadzenia z dodatkową funkcją wygłuszenia drogi i wychwyty pyłów i zanieczyszczeń (w szczególności ważne w okresie lata przy otwartych oknach, oraz za pomocą zimozielonych w zimie).
196	Zimozielone nasadzenia przy domach wielorodzinnych
197	Wały bezpośrednio przy jezdni (minimalnie na 0,75 m wysokości) lub ekrany pokryte zimozielonymi pnączami na wysokości Żmigrodzka-Kamińskiego
198	Wyniesienie jezdni (wysokość i kąt wyniesienia dopasowany do prędkości 40/50 km/h) na wysokości ciągu pieszo-rowerowego by zapewnić bezpieczeństwo młodym i starszym użytkownikom przy



	korzystaniu z łącznika dla dwóch stron osiedla lub zrobienie kładki pieszo-rowerowej (bez schodów) nad ulicą by maksymalnie wzmocnić bezpieczeństwo przejścia drogi.
199	Czy w przy okazji planowanej inwestycji miasto mogłoby wykonać (w np. standardzie alejki parkowej przypuszczalnej dla wody mineralno żywiczej) ciąg pieszo-rowerowy obsadzony gęsto zielenią (wysokie drzewa np. Platany, krzewy i podszycie cenne dla fauny (ptaki etc.) na działkach Ar_10 30/7, 30/3, 30/7
200	Proszę o uwzględnienie parkingu dla aut u zbiegu Kątowej i Kamińskiego, tak by użytkownicy przestrzeni użyteczności publicznej, tj. cmentarza i kościoła mogli w cywilizowany sposób parkować w bliskiej okolicy.
201	Obawiam się, że droga wygeneruje duże zatory ze względu na światła, które są planowane z ulicą kamieńskiego.
202	Ciąg pieszo rowerowy to chyba nie do końca potrzebne tam się pięknie wałami jeździ i spaceruje ta droga to dobry pomysł ale szkoda tej Cisy i tej malowniczej trasy.
203	Witam, trasa ta odetnie osiedle od terenów rekreacyjnych i działkowców po drugiej stronie wałów (od strony kłokoczyń). Aby zminimalizować ten problem prosimy o uwzględnienie pasów na wysokości przejazdowej (teraz znajduje się tam betonowy podjazd na wał z którego chętnie korzystają spacerowicze oraz działkowcy). Również przydałyby się pasy na wysokości lasu w rejonie kanału. Pozdrawiam
204	Dzień dobry, brakuje pasów na wysokości przejazdowej, ludzie chodzą po drugiej stronie wałów na spacer oraz na działki. Brakuje również pasów na wysokości lasu sołtysowskiego.
205	Witam. Jestem właścicielem Fortu Przygody - dzierżawcą dużej działki 2/18 przy ul. Redyckiej - w zarządzie Agencji Mienia Wojskowego. Proszę o informację jak skontaktować się w sprawie



	wyjaśnienia drobnego szczegółu bo na forum konsultacji w wersji online oraz fizycznych w dniu wczorajszym na Sołtysowicach były zbyt ogólne kwestie i brak czasu na bezpośrednią rozmowę w drobnych kwestiach. Moja kwestia to sposób wykonania przejazdu przez lub pod Aleją Północną od ul. Redyckiej do Fortu Przygody. Będę wdzięczny za udzielenie informacji w jaki sposób można czegokolwiek szczegółowo się dowiedzieć.
206	Ścieżka rowerowa i drzewa, to podstawa jakiej oczekuje. Dobrze jeśli będą tam również tory tramwajowe.
207	Inwestycja z pewnością odciąży osiedla. Brakuje mi tutaj przejść dla zwierząt, tym bardziej, że prowadzi przez ich tereny
208	Uważam że ta droga jest bardzo potrzebna Wrocławianom i pozwoli odciążyć północne części miasta. Projektowane ścieżki rowerowe, na pierwszym odcinku rasy są moim zdaniem dobrze zaprojektowane, proponowałabym jednak przemyśleć ponownie możliwości poprowadzenia ścieżki rowerowej również aleja poprzeczna do skrzyżowania z B.Krzywoustego
209	Uważam, że powinno być mniej ciągów pieszo-rowerowych bądź też o mniejszej szerokości/tylko po jednej stronie. Obok, prawie na całej długości jest wał przeciwpowodziowy, którym poruszają się spacerowicze i rowery. W wielu miejscach droga prowadzi z dala od zabudowań - nikt tam nie będzie wybierał się na spacer/przejażdżki, jeśli nie ma czegoś do załatwienia - dla pieszych i rowerzystów to nie będzie pierwszy wybór. Lepiej spacerować po wałach niż przy ulicy. Aleja ta ma odciążyć / przyspieszyć / ułatwić ruch przede wszystkim samochodom dlatego powinno się pomyśleć o dwóch pasach w jednym kierunku, chociaż na odcinkach. Dodatkowo powinny być zamontowane ekrany dźwiękoszczelne w pobliżu domów oraz oddzielające waly
210	Łącznik alei Poprzecznej będzie znajdował się zbyt blisko nowego



	osiedla na Przejazdowej Uroczyska. Teren straci walor, będzie głośno, mieszkańcy kupili mieszkania ze względu na wszechobecna naturę i spokój. Łącznik jest dużym obciążeniem. Jako mieszkanka osiedla jestem przeciwko.
211	Proszę rozważyć budowę rond zamiast skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Druga sprawa to połączenie z Krzywoustego tutaj aż prosi się aby skorzystać z wiaduktu przed psim polem i upłynnić ruch.
212	Dramat! Od Grabiszyńskiej trasa jest 4 pasmowa (po dwa pasy w 1 stronę). Są tam drzewa i droga rowerowa. I nawet budynki mieszkalne. A skrzyżowania jednopoziomowe są tylko po to, żeby na każdym skrzyżowaniu tworzyły się dramatyczne korki. Efekt: itak będziemy jeździć Polanowicką i Poświęcką. Może lepiej zrobić samą drogę rowerową? Będzie taniej i chociaż rowerzyści będą zadowoleni. Obecny projekt na być tani, a przez to efekt będzie żałosny.
213	Osiedle Uroczysko straci swój urok. Jest to ciche osiedle pełne zieleni, z walorami rekreacyjnymi. Obecny projekt nie tylko zniszczy istniejącą faunę i florę, ale również zmieni jakość powietrza, która na północy Wrocławia nie była jeszcze zła. Wały są używane przez mieszkańców do rekreacji, która nie będzie możliwa gdy 20 m dalej będzie znajdowała się droga. Sołtysowice to wyjątkowa dzielnica Wrocławia. Dużo ludzi zamieszkało tutaj ze względu na zieleni, ciszę i spokój by teraz zostało to im odebrane i było jak w innych dzielnicach.
214	Inwestycja bardzo potrzebna w tej części miasta, oby jak najszybciej zrealizowana. Zastanawia czy wystarczający jest jeden pas ruchu. Nadto w dobie walki ze smogiem lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie na skrzyżowaniach rond zamiast sygnalizacji świetlnej. Również zastanawia brak dwupoziomowego skrzyżowania na końcu trasy przy ul. Krzywoustego, ewentualnie nawet na skrzyżowaniu z ul. Kamieńskiego. Warto także rozważyć skrzyżowanie w okolicy ul. Kowarzyka, gdzie znajduje się 6-8 budynków wielorodzinnych. Na



	ulicy tej znajduje się już rondo w wyjeździe w kierunku planowanej trasy. Mogłoby to być niepełne skrzyżowanie tylko z wjazdem i wyjazdem na północną nitkę trasy
215	Sądzę, że prowadzenie trasy przez teren parku, który jest jedyną atrakcją osiedla Sołtysowice to rozbój w biały dzień. I to jest bardzo delikatnie powiedziane.
216	W moim mniemaniu warto dodatkowo pokryć asfaltem drogę al. Kanonierską (łącznik między ul. Przejazdową a ul. Poprzeczną)
217	Uważam, że to bardzo dobra inwestycja. Pozwoli ona na zmniejszenie korków istniejących na osiedlu Sołtysowice. Planowana inwestycja pozwala na rozszerzenie komunikacji zbiorowej na Sołtysowicach. Dwie obecne linie autobusowe są niewystarczające
218	Dzień dobry, zwracamy się o uzupełnienie ciągu pieszo – rowerowego w rejonie projektowanej Alei Północnej. W ramach prowadzonych konsultacji, prosimy o uzupełnienie zakresu projektu także o brakujący fragment szlaku pieszo – rowerowego po północnej stronie mostu kolejowego przy ul. Krzywoustego we Wrocławiu.
219	Ogólnie projekt wygląda bardzo dobrze, podoba mi się pomysł z dodatkowym łącznikiem od pętli na Sołtysowicach. Ścieżka rowerowa - oby asfaltowa. W projekcie jest na pewno kilka braków. Nie ma w ogóle ekranów akustycznych, które niezbędne są na odcinku Żmigrodzka - Kamieńskiego oraz wzdłuż zabudowań na Sołtysowicach.
220	Uważam, że planowana inwestycja jest i będzie niewystarczająca dla zapotrzebowań ruchu w okolicy. Dwa pojedyncze pasy ruchu w każdym kierunku to zdecydowanie za mało. Uważam również, że jest za mało przejść dla pieszych i rowerzystów w całym ciągu planowanej drogi. Być może można by zawioskować o stworzenie bezpiecznej kładki lub przejścia pod wiaduktem nowej trasy w kierunku wału na Widawie?



221	Uważam, że inwestycja jest bardzo potrzebna i że pozwoli ułatwić dojazd z osiedla Psie Pole Zawidawie w północne i zachodnie rejony Wrocławia. Jednakże martwią mnie głównie 2 sprawy. Pierwsza to taka, że skrzyżowanie z ul. Krzywoustego będzie skrzyżowaniem jednopoziomowym. Obawiam się, że znacząco zmniejszy to przepustowość ul. Krzywoustego w miejscu tego skrzyżowania. Uważam, że po zainstalowaniu sygnalizacji świetlnej na istniejących 2 pasach jezdni w kierunku miasta spowoduje przesunięcie się tworzenia zatorów ze skrzyżowania ulic Krzywoustego, Poprzecznej i Bruicknera na to nowe skrzyżowanie. Powstanie zatorów na nowym skrzyżowaniu będzie powodowało zatory na wiadukcie wyjazdowym z Psiego Pola co odbije się na kursowaniu komunikacji autobusowej, która obecnie w tym miejscu kursuje niezwykle sprawnie. Proszę także nie zapominać, że światła te będą zatrzymywać nie tylko ruch który kieruje się do skrzyżowania ulic Krzywoustego, Bruicknera i Poprzecznej ale także ruch w kierunku Kowal, Swojczyc, Wojnowa czy Sępolna który korzysta z wiaduktu nad ul. Krzywoustego. Druga moja wątpliwość dotyczy tego, że ta trasa jest planowana jako jednojezdniowa. Jako mieszkaniec Psiego Pola - Zawidawia kiedy potrzebuję dostać się samochodem w północne bądź zachodnie rejony miasta obecnie mam do dyspozycji 3 możliwości: przejazd przez Sołtysowice, przez Karłowice bądź przez centrum miasta. W momencie kiedy zostanie otwarta nowa droga będzie ona zdecydowanie bardziej atrakcyjną alternatywą dla wspólnianych tras, także wydaje mi się, że Państwa prognozy natężenia ruchu są niedoszacowane i obawiam się, że ta droga będzie się korkowała w szczególności w miejscu skrzyżowania z ul. Krzywoustego. Jeżeli nawet nie budować jej od razu w wersji dwujezdniowej to może można zachować rezerwę pod drugą jezdnię?
222	Mega potrzebne na wczoraj.



223	Wygląda to nieźle. Jestem mieszkańcem bloku położonego przy ul. Ramiszowskiej 9-11. Istotne jest dla mnie przede wszystkim wygłuszenie hałasu, powodowanego zwłaszcza przez sportowe samochody i głośne motory, jeżdżące także w nocy. To plaga Wrocławia, z którą w zasadzie miasto nie walczy. Stąd zależałoby mi szczególnie na tym, aby powstał ekany/krzewy/drzewa zielone cały rok przy drodze, które hałas by zmniejszały oraz coś w stylu fotoradarów mierzących hałas. Ponadto, na projekcie widzę, że pomiędzy drogą, chodnikiem i ścieżką rowerową a płotem Ramiszowskiej 9-11 będzie trochę wolnego miejsca. Czy jest możliwość, aby w tym miejscu, bezpośrednio przy płocie zostały posadzone jakieś stałe zielone rośliny, np. żywotnik albo czy na tym terenie sama wspólnota mogłaby posadzić takie rośliny, a miasto by ich nie po prostu nie znieszczyło?
224	Rozsądniej byłoby połączyć początek alei z wiaduktem obok Centrum Handlowego Korona zamiast przebudowywać całe skrzyżowanie.
225	Ok. Wydaje się, że brakuje przystanków na Sołtysowicach.
226	Brakuje połączeń pieszych osiedla z terenami zielonymi wałami.
227	Czy są przewidywane jakieś zmiany dla ulicy Przejazdowej czy będzie ona połączona z trasą Alei Północnej? Jako mieszkający ulicy Przejazdowej obawiamy się wzmożonego ruchu oraz hałasu. Czy są przewidziane jakieś środki zaradcze (np. panele wyciszające)? Czy w okolicach ulicy Przejazdowej rozbudowana zostanie sieć przystanków autobusowych?
228	Czy planowana jest budowa ekranów dźwiękochłonnych na odcinku na wysokości Sołtysowic?
229	Brak wyniesionych skrzyżowań i brak budowy wiaduktu samochodowego nad linią kolejową na ul. Poprzecznej.
230	Inwestycja będzie wymagała wycinki ponad 1000 drzew i to rozumiem, ale dobrze byłoby gdyby nowe nasadzenia były blisko



	mieszkańców Sołtywowie, zwłaszcza w miejscach, gdzie powstały duże bloki żeby zrównoważyć krajobraz. Szczególnie zależy mi na nasadzeniach na terenie blokowiska Redycka 32, bo z okien widzę ich parking i ten moloch z 7 klatkami schodowymi, a fajnie byłoby widzieć tam drzewa - przed powstaniem tego bloku, deweloper posadził tam drzewka, ale bardzo małe, w niewystarczającej liczbie i nie wszystkie się przyjęły.
231	Bardzo mi się pomysł podoba i nie mogę doczekać się realizacji.
232	Bezsens realizowany na złość kierowcom. Kolejny rowerowy potworek ...
233	Projekt ma bezsensowne założenia. To powinna być obwodnica z dwoma jezdniami.
234	Drogą nie powinna zaczynać się od skrzyżowania z Krzywoustego, ale od ślimaka przy Krzywoustego, przecinać mosto-wiaduktem linię kolejową i Widawę, a dalej według projektu.
235	Uważam że wybudowanie jednojezdniowej drogi to najgorszy pomysł że względu na to że reszta obwodnicy w całości jest przynajmniej dwujezdniowa i w tym kształcie jest oblegana. Ta część będzie również oblężona bo ruch z poprzecznej i Kasprowicza przeniesie się na ten odcinek i jedna jezdnia to będzie za mało.
236	skrzyżowanie al. Północnej z ul B. Krzywoustego powinno być bezkolizyjne , instalowanie sygnalizacji świetlnej na jednopoziomowym skrzyżowaniu doprowadzi do powstawania korków na Krzywoustego i Al. Północnej
237	Wydawanie pieniędzy na drogę dla aut, gdy nie ma na linii tramwajowe, jest bez sensu i sprzeczne z zadeklarowaną polityką Wrocławia
238	W ciągu łącznika do ul. Redyckiej do pętli autobusowej potrzebna jest ścieżka rowerowa. Na wysokości lasu Soltysowickiego w miejscu istniejącej ścieżki do wałów wzdłuż ogrodzenia ogródków



	działkowych będzie potrzebne przejście dla pieszych pod lub nad droga w celu zapewnienia komunikacji z wałem żeby zapewnić dotychczasową rolę rekreacyjną walow
239	Zaplanowana jest do d... , na potrzeby lat 80 tych, a nie z perspektywą 50 lat do przodu.
240	Myślę, że powinno zostać utworzone więcej przejść dla pieszych, głównie żeby był łatwy dostęp do terenów nad Widawą
241	Budowa w układzie jednojezdowym to jakiś nieśmieszny żart z mieszkańców Wrocławia. Droga powinna mieć dwie jezdnie po dwa pasy ruchu i podniesioną prędkość do 70 km/h.
242	Biorąc pod uwagę teren, który nie jest odwzorowany na filmiku, najlepszym rozwiązaniem będzie podniesienie jezdni i urządzenie "podziemnych" przejść / toneli.
243	Tak zaprojektować by autobusy i inne pojazdy mogły jechać legalnie z prędkością 80 km/h. Transport zbiorowy powinien być szybszy niż hulajnogi. Obecnie za dużo ograniczeń i za mało przystanków na rzadanie.
244	Super. Mam nadzieję że dojdzie on w końcu do realizacji. Przez powstanie bardzo dużej ilości bloków i tym samym zwiększenia ilości mieszkańców wzrosło znacznie natężenie ruchu. Wydostanie się obecnie z Sołtysowic w stronę Kromera czy obwodnicy na Poświęcką jest dość problematyczne w godzinach porannych. Z powrotem też nie jest łatwo. Trzymam kciuki.
245	Dzień dobry, jestem mieszkańcem bloku Kamieńskiego 202, czy przy planowanej jezdni między Kamieńskiego a Poświęcką planowane są ekrany akustyczne które ograniczą hałas z ulicy, czy planowane są na pasie zieleni drzewa na tym odcinku? Jezdnia będzie znajdować się blisko zabudowań i uciążliwy może być hałas szczególnie od pojazdów ciężkich jak autobusy lub ewentualne ciężarówki które prawdopodobnie zaczną tędy jeździć kiedy całe połączenie od CH



	Korona będzie gotowe.
246	Planowana inwestycja bardzo przyda się w celu odkorkowanie sołtysowice, natomiast posiada zbyt mało przejść dla pieszych, co utrudni dostęp do terenów zielonych widawcy dla spacerujących. Inwestycja powinna mieć ekrany akustyczne na wysokości ul. Przejazdowej oraz zjazd łączący ul. Przejazdowa wraz z obwodnicą, np. wlot do ronda przy ul. Poprzecznej.
247	Uważam że najlepszy był by projekt pierwotny czyli przedłużenie północnego odcinka pbowodnicy śródmiejskiej Wrocławia o 2 jezdniach mających po 2 pasy ruchu w każdą ze stron. Dodam że codziennie jeżdżę z kowal na kozanów i spowrotem i uważam że ta trasa jest na tyle ważna jak i często uczęszczana że powinna być poprostu szybsza niż planowana aleja. Przejazd powinien być tak newralgicznym i obciążonym odcinku poprostu szybki i bezpieczny. Aleja i te wszystkie skrzyżowania znacznie spowolnią przejazd tym odcinkiem. To samo słyszę od wszystkich tutejszych mieszkańców było by super od krzywoustego wjeżdżając na obwodnice 2 pasmową w każdą ze stron móc dojechać szybko do Kozanowa czy jeszcze dalej.
248	Jako mieszkaniec z okolic rynku Psiego Pola jestem zadowolony z planowanego przejścia i przejazdu rowerowego za mostem Krzywoustego oraz ich kontynuacji po północnej części aż do C.H. Korona. Mam kilka kwestii: 1. Co się stanie z istniejącym kawałkiem bus pasa na północnej jezdni ulicy Krzywoustego? Aktualnie zaczyna się on na moście ale po dodaniu skrzyżowania z wydzielonym pasem do prawoskrętu będzie powodowało to problemy. 2. Czy pozostawienie okolic skrzyżowania ul. Poprzecznej i ul. Sołtysowickiej bez przystanków autobusowych to dobre rozwiązanie? Te miejsca ze względu na bliskość ogródków działkowych są punktem, do którego ludzie podróżują i prawdopodobnie już teraz istnieje potrzeba lepszego dojazdu w tamte miejsca. Taki przystanek miałby podobną



	funkcję jak przykładowo ROD Oświata. 3. Prognoza ruchu przedstawia planowany ruch do 1400 pojazdów na godzinę. Jaka jest planowana maksymalna przepustowość trasy? 4. Na ul. Poprzecznej znajduje się rondo z pozostawioną 3 drogą przystosowaną do dalszej rozbudowy. Jaki jest jej cel? Ma się ona połączyć z wiaduktem na ulicy Kowalskiej, być wyprowadzeniem do trasy Swojczyckiej, czy do obecnej w dawnych planach miasta łącznika Pawłowickiego? 5. Czy plan uwzględnia budowę w przyszłości trasy Swojczyckiej?
249	Skrzyżowania powinny być w układzie ronda lub bezkolizyjne (analogicznie do przejścia przez Obornicką). Skrzyżowania w zaproponowanej formie, na obwodnicy, to totalny brak skalowania. Słabizna,
250	Droga powinna być 2-jezdniowa i 4-pasmowa tak aby była spójna z pozostałą częścią obwodnicy oraz Aleją Krzywoustego. Budowanie słabszej jezdni jest krótkowzroczne. Powinny być również skrzyżowania bezkolizyjne tak jak na przejściu ulicy Obornickiej. Budujcie profesjonalnie i skalowanie, wierzę że dacie radę.
251	Ciąg pieszo-rowerowy powinien być na całej długości inwestycji. Nikt później tego nie odbuduje, jeśli będą braki. Ludzie będą z tego korzystać, aby poruszać się pomiędzy jezdniami. Inwestycja powinna być połączona z układem rowerowym na osiedlach.
252	Śmieszny formularz, mało miejsca na opinie
253	Sadzę, że powinno powstać więcej przejść umożliwiających mieszkańcom Sołtysowic przemieszczanie się w rejon Widawy w celach rekreacyjno-wypoczynkowych.
254	Rozwiązaniem korków na Sołtysowicach powinna być budowa wiaduktów nad torami kolejowymi na ul. Poprzecznej i Czajkowskiego, a nie budowa Alei Północnej, która zniszczy tak cenne tereny zielone nad Widawą i odbierze kolejne siedliska zwierzętom.
255	Postuluję pozostawienie rezerwy terenowej pod budowę układu 2x2



	bez wskazania dat poszerzenia tej drogi. Skoro rezerwa istniała poand 100 lat poniesiono ogromne nakłady na budowe obwodnicy śródmiejskiej szkoda zmarnować petencjału. Czy nie można wpiąć zakończenia dorgi w wiadukt przy CH Korona w kierunk ul Kowalskiej zamist rezygnować z bezkolizyjnego charakteru ulicy Bolesław Krzywustego.
256	Dzień dobry, czy ciąg pieszo-rowerowy który ma powstać na ulicy Kanonierskiej, łączący Przejazdową z Poprzeczną, zostanie połączony z nową ulicą? Czy wiadomo kiedy ruszy budowa tego łącznika?
257	Niebezpiecznym miejscem jest przejście w okolicy Michała Tadeusza Falzmanna. Tam dla poprawy bezpieczeństwa powinien być tunel dla pieszych, a jeśli brakuje środków zrobić bezpieczne przejście sugerowane. Na ścieżce rowerowej powinien stanąć znaki A-7. Obecnie dochodzi do wielu niebezpiecznych sytuacji w takich miejscach (np. ulica Kobierzyckiej na ścieżce przy przejeździe kolejowym) Przejścia dla pieszych powinny być z azylami pomiędzy pasami ruchu, by nie dochodziło do niebezpiecznych sytuacji. Na pewno niebezpiecznym rozwiązaniem jest kolejne rondo w okolicy aleja Poprieczna. Wystarczy zapoznać się z treściami w internecie o wypadkach na rondach. Aleja Północna powinna być zaprojektowana dla prędkości 70-100 km/h i taka minimalna prędkość powinna obowiązywać na CAŁEJ długości drogi. Chyba jesteśmy miastem nowoczesnym, które walczy z wykluczeniem transportowym?
258	Niepokoï mnie brak zakładania rozbudowy alei do dwóch jezdni, budowa sygnalizacji świetlnych na spokojnych skrzyżowaniach (np z ulicą Sołtysowicką, gdzie ruch na tej prowadzi tylko do ogródków działkowych), czy degradowane ulicy Krzywoustego poprzez dorzucanie kolizyjnego skrzyżowania (w otoczeniu węzłów bezkolizyjnych). Wolałbym budowę krótszych odcinków rozłożoną na dłuższy czas, ale wykonać tą drogę porządnie, tak by standard drogi



	nie zmieniał się diametralnie z drogi o charakterze obwodnicy śródmiejskiej z węzłami bezkolizyjnymi (odcinek od mostu milenijnego) w zwykłą drogę o charakterze osiedlowym.
259	uważam że we Wrocławiu jest już wystarczająca ilość dróg, za to zbyt często niszczy się obszary zielone (w tym przypadku Las, ogrody działkowe i zbiornik wodny). Różanka to jedno z ostatnich obszarów (oprócz Biskupina), gdzie dojeżdża tramwaj, można szybko dojechać do centrum, a nie jest jeszcze całkiem zabetonowane, także proszę dajcie życie ludziom używającym zbiorkomu.
260	Aleja Północna jest od dawna oczekiwaną inwestycją dla mnie jak i wielu wrocławian. W przedstawionej prezentacji projektu tej inwestycji największą uwagę zwraca planowane skrzyżowanie z ulicą Bolesława Krzywoustego. Moim zdaniem skrzyżowanie to nie powinno być jednopoziomowe, gdyż sygnalizacja świetlna nigdy nie zapewni takiej przepustowości jak skrzyżowanie bezkolizyjne. Zgodnie z prezentacją skrzyżowanie ma być zlokalizowane między dwoma bezkolizyjnymi węzłami w ciągu ulicy Bolesława Krzywoustego, a budowa nowego kolizyjnego skrzyżowania jednopoziomowego jest niekorzystne z perspektywy płynności ruchu z i do osiedli Psie Pole, Zakrzów i miejscowości sąsiadujących z tymi osiedlami. Obecnie miejsce w którym planowana jest budowa skrzyżowania potrafi być mocno zakorkowane przez skrzyżowanie z Brücknera odległe 1km dalej, nie trudno sobie wyobrazić że kolejny punkt kolizyjny ze światłami nie poprawi sytuacji (czy nie lepiej byłoby skorzystać z istniejącego już węzła jako skrzyżowanie z Krzywoustego?). W przedstawionej prezentacji nie jest jasna sytuacja obecnego już w ciągu ulicy Krzywoustego buspasa. Inwestycja jest dla Wrocławia bez wątpienia potrzebna, jednak pewną wątpliwość budzi zastosowanie układu jednojezdniowego. W znacznej części planowanej może to być to odpowiedni przekrój, lecz wydaje się że



	odcinek od Nowaka-Jeziorańskiego do ulicy Kamińskiego powinien kontynuować przekrój ze śródmiejskiej obwodnicy. Ulica Poświęcka obecnie służy jako łącznik do ulicy Kamińskiego i jest dość mocno obciążona, przez co dwujezdniowy przekrój tej części alei Północnej nabiera w mojej ocenie sensu. Dodatkowo jeżeli te tereny miasta mają być dalej rozwijane, warto by było zostawić rezerwę terenową pod ewentualną rozbudowę w przekroju dwujezdniowym. Pozdrawiam i oczekuję na realizację inwestycji.
261	Kolejne rozwiązanie, które będzie zachęcało do używania samochodu.
262	Droga (zakładając, że powstanie) zniszczy bardzo cenny teren, kilka zespołów ogródków działkowych, pochłonie olbrzymią ilość pieniędzy... i nie ma sensu z transportowego punktu widzenia, bo ma być jednojezdniowa, po jednym pasie w każdą stronę, więc cała gmina Długołęka (np. taki Kiełczów, największa wieś na Dolnym Śląsku, 10000 mieszkańców) będą nią jeździć.
263	Jezdnia nie powinna w żadnym wypadku przechodzić przez miejsce, w którym dojdzie przez to do zniszczenia cennych ekosystemów. Bioróżnorodność, Natura, zwierzęta (w tym zagrożone płazy) powinny być dla miasta priorytetem!!!
264	Jako że droga ma być przeprowadzana przez ważnych przyrodniczych terenów we Wrocławiu to nie podoba mi się ten pomysł. Na terenie tym żyje wiele zwierząt w tym ptaków i płazów, np. kumak nizinny z dyrektywy siedliskowej.
265	Uważam, że nie ma sensu wyłożyć tak dużych pieniędzy na drogę, która nie poprawi wyraźnie kwestii transportowych. Droga ta najprawdopodobniej będzie lekkim ułatwieniem dla mieszkańców np. okolic Długołęki, ale taki wydatek i inne minusy (jak zniszczenie ogromnych terenów zielonych zamieszkałych przez dosyć rzadkie gatunki) nie kalkuluje się z korzyściami, które będą raczej niewielkie i nieprzynoszące zysków.



266	Jest to bardzo zły pomysł. Zniszczony zostanie bardzo piękny obszar natury, bezpowrotnie stracą siedliska zwierzęta i rośliny.
267	Inwestycja jest niepotrzebna - będzie przebiegać przez bardzo cenne przyrodniczo i społecznie tereny, zaś nie będzie w stanie odciążyć istniejącej infrastruktury, skoro będzie to po jednym pasie w dwie strony - zachęci jednak kierowców do wybierania samochodu zamiast komunikacji zbiorowej, przez co np. cała gmina Długołęka na czele z Kiełczowem, największą wsią na Dolnym Śląsku, będzie stać w korku na tejże drodze.
268	Budowa takiego ciągu komunikacyjnego jest zagrożeniem dla wrocławskiej przyrody. Inwestycja na terenie występowania gatunków z załącznika II dyrektywy siedliskowej UE, nie powinna być realizowana. We Wrocławiu nie brakuje cennych przyrodniczo środowisk, ale brakuje ich ochrony prawnej. Nie ma zgody mojej i innych mieszkańców Wrocławia, na niszczenie naszego lokalnego skarbu, jakim jest przyroda.
269	1. Należy zostawić rezerwę na poszerzenie ulicy do standardu 2 pasów w każdą stronę. Dlatego ciągi pieszo-rowerowe powinny zostać odpowiednio odsunięte. 2. Na skrzyżowaniu Krzywoustego z aleją Północną zapewnić aby ilość pasów na wprost na ulicy Krzywoustego nie zmniejszyła się.
270	Bardzo niepokoi mnie sprawa hałasów na osiedlach w pobliżu drogi. W szczególności w okolicach ulicy kątovej.
271	dzień dobry, Po analizie przebiegu obwodnicy północnej uważam, że aby osiedle Sołtysowice nie zostało odcięte od terenów nad Widawą należy zaplanować kilka dodatkowych przejść dla pieszych i rowerów - poza tymi na skrzyżowaniach ulic. Osiedle bardzo dynamicznie się rozwija i ma coraz więcej mieszkańców. Powstają całe osiedla domów wielorodzinnych. Coraz więcej ludzi wybiera się na spacer do Lasu Sołtysowickiego i dalej na tereny nad Widawą. Wciąż brakuje tam



	wielu przejść i ścieżek, ale to się będzie zmieniało, a budowa obwodnicy jest okazją, aby ten stan uporządkować i nadać odpowiedni kierunek rozwoju. Na pewno nie było by dobrze gdyby nowa aleja spowodowała odcięcie komunikacyjne pieszych i rowerowych spacerowiczów od terenów zielonych. Zbyt mała lokalizacja przejść może także stworzyć sytuacje w której będą powstawały 'dzikie' przejścia przez jezdnię. Jako pierwsze wskazałbym miejsce blisko granicy między odcinkiem 1 i 2, to przedłużenie drogi między ogródkami prowadzące w kierunku fortu piechoty Lisia Góra. Możliwe, że jest tu planowane przejście - na opublikowanym schemacie tego nie widać. Drugie i moim zdaniem najważniejsze jest przejście na wysokości Lasu Sołtysowickiego. Tak, jak przebiega dróżka z parku na wały. Uważam, że to przejście powinno powstać bezwzględnie i umożliwiać przekroczenie jezdni pieszym i rowerom. Umożliwi to połączenie spacerowe Lasu z Widawą. Trzecie przejście na przedłużeniu ulicy Bagatela - umożliwi dojście z centrum osiedla na wały i dalej w stronę Widawy. Teraz nie jest to możliwe, przez ogródki, ale jest szansa to zmienić, to logiczny układ urbanistyczny. Czwarte przejście na zakończeniu ulicy Torfowej, podobnie jak trzecie. Należy także mieć na uwadze, że przez Las Sołtysowicki przebiegają naturalne szlaki wędrówek zwierząt. Od małych gryzoni po sarny i dziki. Osobnym tematem są tereny po ogródkach działkowych w pasie pomiędzy wałem, a aleją północną - czy na tych terenach pozostaną resztki ogródków, czy powstaną tereny zielone? uwagi w formie graficznej na projekcie alei Północnej można znaleźć pod linkiem: https://www.dropbox.com/s/z9g0js5dj49aaow/projekt-aleja-polnocna_uwagi%20JM.pdf?dl=0
272	Prosimy o nasadzenia warstwowe zieleni izolującej ruch samochodowy oraz duże i wysokie drzewa dające cień.



273	Sama inwestycja bardzo potrzebna , ale fatalnie zaplanowana i zaprojektowana - 1 pas ruchu spowoduje tylko powstanie korków, połączenia na 1 poziomie , fatalnie podłączona od układu komunikacyjnego Wrocławia od strony Centrum Korona.
274	Czy będą ekrany na wysokości osiedla pod platanami Triada i Fromy Archikomu.
275	Sądzę, że wzdłuż drogi powinny być rozmieszczone ekrany dźwiękoszczelne oraz puszczony nią autobus łączący zachód miasta ze wschodem i północą w szybszy sposób.
276	Skala wycinki drzew przeraża, a każde z tych drzew jest cenne. Zanim nasadzenia skompensują wartość wyciętych drzew miną dekady.
277	Inwestycja sama w sobie powinna znacznie usprawnić komunikację północnego Wrocławia. Jako mieszkaniec jednego z bloków mieszkalnych przy ulicy Czartoryskiego, który będzie bezpośrednio graniczył z drogą, chciałbym zwrócić uwagę na odizolowanie drogi od zabudowań ŻYWYM ekranem akustycznym (drzewami, krzewami) i innego rodzaju nasadzeniami, które chociaż w pewnym stopniu zniwelują ilość hałasu dochodzącą do zabudowań.
278	Jest spora grupa mieszkańców przeciwnych tej inwestycji, jednak rady osiedla nie reprezentują tych głosów w dyskusji. Mieszkańcy podkreślają, że planowana drogą zdecydowanie zwiększy ruch tranzytowy na osiedlach Poświętne, Polanowice, Sołtysowice, przejmując część ruchu z autostrady A8 i łącznika od A8 do Długołęki. De facto więc na ww. osiedlach ruch samochodów się zwiększy, niezależnie od tego, czy drogą będzie miała jeden pas w danym kierunku czy więcej, przy czym udowodnione jest, że im więcej pasów, tym większy ruch samochodowy. Kolejną sprawą podkreślaną przez mieszkańców to ekrany akustyczne, o których się nie mówi, więc mieszkańcy słusznie zakładają, że ich nie będzie. A takie ekrany są wzdłuż ul. Jeziorańskiego, Klecińskiej, Hallera, które tworzą tzw.



obwodnicę śródmiejską Wrocławia. To, że nazwiemy tą ulicę Aleją Północną i będziemy unikać nazywania jej obwodnicą śródmiejską, nie zmieni, że taką będzie jej funkcją. W związku z tym znacząco obniży się komfort życia na ww. osiedlach, komfort mieszkania w pobliżu tej drogi, komfort korzystania chociażby z ciągów pieszych i rowerowych wzdłuż tej ulicy. Zauważmy, że na ul. Jeziorańskiego nawet ciągi piesze i rowerowe są za ekranami akustycznymi, mimo że w sąsiedztwie nie ma budynków mieszkalnych. Obecnie dzięki licznym progom zwalniającym ruch pojazdów na ul. Poświęckiej, Redyckiej i Sołtysowickiej jest uspokojony, co znacząco wpływa również na ograniczenie hałasu. Budowa Alei Północnej wiąże się z ogromną ingerencją w naturę, do wycinki wytypowano ponad 1000 drzew, w tym wiele drzew szczególnie cennych z punktu widzenia przyrodniczego. Tak lubiane przez mieszkańców północnego Wrocławia tereny rekreacyjne, jakimi są wały wzdłuż ul. Redyckiej, Park Sołtysowicki stracą zdecydowanie na swojej atrakcyjności. Kto bowiem chciałby biegać czy wyprowadzać psa wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej nienazwanej tak jedynie ze względu na wizerunek miasta. Tej ingerencji w naturę już nie cofniemy, efektem będzie więcej dróg, a przecież prędzej czy później trend korzystania z własnych samochodów zostanie odwrócony. Już teraz mieszkańcy coraz chętniej korzystają z rowerów, hulajnóg oraz komunikacji zbiorowej. Miasto zwiększyło częstotliwość kursowania linii 116, wydłużyło linie 144 na Polanowice, w planach jest wydłużenie linii K do pętli na Polanowicach. Tymczasem po wybudowaniu al. Północnej będziemy mieli osiedla i tereny rekreacyjne przeorane drogami, dublującymi się drogami (Redycka i równoległą do niej Al. Północną) i tego już nie zmienimy. Żeby odpocząć od zgiełku miejskiego mieszkańcy muszą korzystać z auta, żeby ewakuować się z miasta, a tak być nie powinno. To w mieście powinno być jak najwięcej



	możliwości spędzania czasu na łonie natury - w spokoju. Park Soltysowicki przestanie już spełniać swoją funkcję rekreacyjną. Planowana inwestycja sprawi, że do Wrocławia wjedzie jeszcze więcej samochodów osób nie mieszkających we Wrocławiu, a jedynie tutaj pracujących, którzy tak naprawdę będą głównymi beneficjentami Al. Północnej. A przecież polityka miasta powinna właśnie zniechęcać kierowców do wjazdu do miasta i poruszania się po nim samochodem. Wbrew zapowiedziom, tą drogą nie będzie służyła mieszkańcom osiedli położonych najbliżej niej, lecz właśnie kierowcom chcącym szybko dojechać z Psiego Pola do zachodniego Wrocławia.
279	Na wstępie warto zaznaczyć, że zaplanowana droga jednojezdniowa jest absolutnie nie do przyjęcia. Trasa ta nazywana jest przez mieszkańców "trasą widmo" ponieważ plan jej budowy trwa od wielu lat i nie było widać jej początku. Jeżeli trasa była pomijana i zapomniana na wiele lat to taki sam los ją czeka po wybudowaniu i dlatego nie można wybudować jej w charakterze drogi jednojezdniowej. Przebieg całej trasy powinien wyglądać tak samo jak jej odpowiednik od Mostu Milenijnego aż do ul. Poświęckiej, czyli jako droga dwujezdniowa dwupasmowa. Pozwoli to na „rozładować” przepełnione ulice: Poświęcką, Kamieńskiego, Starościńską, Redycką, Soltysowicką oraz Aleję Poprzeczną. Ponadto droga dwujezdniowa wpłynie znacząco na przepływowość samochodów przydatnych i zwiększy bezpieczeństwo dla komunikacji miejskiej i ich pasażerów. Wzdłuż drogi dla zachowania bezpieczeństwa, upłynnięcia ruchu, zmniejszenia wydatków i utemperowania kierowców powinny znaleźć się skrzyżowania o ruchu okrężnym z nie przecinającymi się potokami ruchu pasa wewnętrznego i zewnętrznego, czyli tzw. ronda turbinowe.
280	Zgłaszam sprzeciw. W danej okolicy, gdzie ma powstać okolica jest



	dużo zieleni oraz budynków mieszkalnych co będzie wpływało niekorzystnie na standard i ergonomię życia. Pierwszą zasadniczą zmianą w projekcie powinno być obligatoryjne założenie paneli akustycznych.
281	Inwestycja pomoże rozładować duży ruch samochodowy w tym obszarze, umożliwi lepszą komunikację . warto również zamontować ekrany wygłuszające hałas w okolicy ulicy Kamieńskiego ze względu na mieszkańców osiedla.
282	Planowana inwestycja jest świetnym rozwiązaniem, nowe połączenia komunikacyjne są niezbędne w tym obszarze, który jest na chwilę obecna przeciążony.
283	Panele akustyczne są tutaj kluczowe dla komfortu życia mieszkańców.
284	Inwestycja jak najbardziej wyczekiwana i potrzebna. Można mieć wątpliwości co do rozwiązania ze skrzyżowaniem jednopoziomowym z ul. Krzywoustego zamiast wykorzystując wyniesienie drogi nad torami kolejowymi, zaprojektować bezkolizyjny węzeł. Ale rozumiem, koszty, warunki terenowe itp, miejmy nadzieję że nie będzie zbyt dużych zatorów. Natomiast jeśli chodzi o infrastrukturę pieszą i rowerową, to jestem zdania że tańszym i wygodniejszym rozwiązaniem byłyby jednolite asfaltowe ciągi pieszo-rowerowe, analogiczne do odcinka obwodnicy między ul. Żmigrodzką i Obornicką. Ruch pieszy zapewne będzie tam znikomy, więc dodatkowy osobny chodnik z kostki oddzielony roślinnością od drogi rowerowej to niepotrzebny koszt.
285	Powinno się umożliwić bezpośrednie połączenie piesze dla osób wychodzących z lasu Sołtysowickiego (na wysokości zbiorników wodnych) do wałów przeciwpowodziowych. Chodzi o rejon ok. 1400-1450 m Alei. Koroną wałów prowadzi obecnie bardzo lubiana i uczęszczana przez mieszkańców trasa spacerowo-rowerowa, która



	jest naturalnym przedłużeniem ścieżek w samym lesie. Pozbawienie mieszkańców tego połączenia znacznie ogranicza rekreacyjną atrakcyjność tych terenów.
286	Wymagane jest wybudowanie ekranu akustycznego od strony osiedla mieszkaniowego Sołtysowice na wysokości od skrzyżowania projektowanej Alei z ul. Sołtysowicką do łącznika z pętlą autobusową przy ul. Redyckiej. Wspomniane rozwiązania alternatywne (cichy asfalt, ograniczenia prędkości itp) nie zostaną zaakceptowane przez mieszkańców - nie są tak skuteczne jak ekran, nie wytłumią hałasu ponadnormatywnych lub niesprawnych pojazdów oraz nie zadziałają, kiedy ruch okaże się szybszy i większy niż modelowany. Brak ekranów nie zapewni też izolacji wizualnej z mało atrakcyjnym elementem komunikacyjnym tuż pod oknami budynków. Ekran powinien zostać porośnięty roślinami pnącymi i/lub zasłonięty drzewami.
287	Konieczne dwupasmowa + ekrany akustyczne od strony osiedli.
288	Nie mogę się już doczekać, bo na co dzień stoję w korkach jadąc do pracy, na zakupy czy gdziekolwiek indziej.
289	Miasto na ten cel na odcinku od Poświęckiej do Kamieńskiego ma pas ziemi o szerokości około 60/50 metrów. Czy krawędzie tego pasa niewykorzystane na aleje będą obsadzone dodatkowymi drzewami? Dobrze by było wykorzystać w tak zurbanizowanej okolicy każdy m2 na dodatkowe nasadzenia (nawet tanimi brzożami - byle tylko było dużo zieleni wysokiej).
290	Czy zostanie rezerwa na ewentualne poszerzenie jedni bez straty dla pieszych, rowerów i pasów zieleni?
291	Pas zielony dodatkowy od strony południowej chodnika - z posadzona zielenią zacieniającą.
292	Bardzo potrzebna i konieczna inwestycja, WADA brak bezkolizyjnego skrzyżowania z ulicą Krzywoustego; brak dwupasmowego odcinka od płotków z AOW do szpitala Kamieńskiego; co będzie z buspasem



	powstałym przy Koronie; jak będzie wyglądała możliwość płynnego włączenie się do ruchu od strony Kowal na północ (teraz auta się rozpedzają przy Orlenie by wjechać na Krzywoustego, jak to będzie rozwiązane?).
293	Ukształtowanie pasów zieleni według zasad stosowanych do maksymalnego wygłuszenia i wyłapania pyłów oraz do odzysku wody opadowej.
294	Rejon ul Falzmanna - światła dla pieszych i rowerzystów na żądanie.
295	Zacienienie nawierzchni (rośliny) by ograniczać powstawanie miejskiej wyspy ciepła.
296	Korytarz rowerowo pieszy na Poświętnym - zrobić przedłużenie do istniejących ulic by usprawnić ruch pieszych i rowerów - może być to w stylu alejki parkowej byle tylko nie brodzić w błocie
297	Czy można również w projekcie zawrzeć dodatkową zielen wokół skrzyżowania na Kamieńskiego? Jest tam sporo miejsca wokół, a to razem z ekranami akustycznymi bardzo by pomogło zagospodarować miejsce wokół drogi.
298	Dotyczy odcinka od ul. Falzmanna do ul. Poświęckiej : założenie barier energochłonnych, dodatkowo można zasadzić dodatkowy szpaler drzew, aby osłonić budynki mieszkalne (Poświęcka 17-17d) od trasy. Zostawić przystanek autobusowy w stronę miasta w obecnym miejscu (zatoczka po stronie sklepu DINO).
299	Roślinność w pasach zielonych o charakterze wygłuszającym i wychwytyjące pyły i zanieczyszczenia (gęsta od ziemi, warstwowa i z wysokimi drzewami).
300	Przystanki na każdym skrzyżowaniu gdzie teraz nie są zaplanowane (na żądanie) - dolina Widawy to popularne miejsce spacerowe dla mieszkańców osiedli i takie przystanki ułatwią korzystanie z tego terenu rekreacyjnego rodzinom czy osobą starszym.
301	Podpory estakady oraz ziemie pod estakadą obsadzić pnączami i



	roślinami zadarniającymi i zrobić odprowadzenie wód opadowych do zasilenia roślinności pod estakadą.
302	Nawierzchnia ścieżki rowerowej i chodnika umożliwiająca jazdę na rolkach (popularna aktywność sportowa w okolicy - Wrocławiaczy specjalnie przyjeżdżają na rolki w tę okolicę).
303	Czy planowane są ekrany wygłuszające przy skrzyżowaniu z ulicą Kamieńskiego? Są tam ogródki działkowe, które mogą stracić swoją funkcjonalność wypoczynkową przy tak dużym hałasie. Dotyczy to również zabudowy wielorodzinnej która się tam znajduje (ulica Pleszewska, Czartoryskiego i Osiedlowa). Czy przewidziane jest zmniejszenie hałasu dla tych osiedli?
304	Inwestycja jest konieczna dla północnych osiedli. 1 najważniejsza uwaga - nie zgadzam się z koncepcją drogi 1 pasmowej. Proszę zobaczyć jak duży ruch teraz jest przenoszony właśnie tymi uliczkami wewnętrznymi - jestem przekonany, że ta droga będzie często używana, także przez tych, którzy nie potrzebują jechać aż na A8, a jadą w kierunku zachodniej części miasta. Jednopasmowa droga zostanie od razu w pełni wykorzystana. 2 punkt. Wszystkie przejścia dla pieszych powinny być sterowane sygnalizacją świetlną albo cykliczną albo "na życzenie". 3. Droga rowerowa między ul. Kamieńskiego, a ul. Redycką powinna być tylko z jednej strony. Według mnie niepotrzebne marnowanie pieniędzy na niedługi odcinek. 4. Proszę uwzględnić fakt, że to jest jednak forma obwodnicy i limit prędkości powinien być podniesiony do 60km/h. 5. Proszę przemyśleć kwestię ekranów dźwiękowych gdy droga będzie przebiegać w pobliżu zabudowań np. z ulicą Czartoryskiego czy ul. Falzmana.
305	Proszę o udzielenie następujących informacji: czy mieszkańcy otrzymają odszkodowania w przypadku obniżenia wartości gruntów spowodowanego hałasem i obniżeniem walorów estetycznych



	otoczenia, czy droga będzie obstawiona ekranami dźwiękoszczelnym, co tak naprawdę miasto zrobi by ratować zieleń w okolicy (ile dokładnie drzew będzie posadzone wzdłuż drogi).
306	To niezbędna inwestycja. Niepokoi mnie projekt jednojezdniowy oraz skrzyżowanie jednopoziomowe.
307	Na skrzyżowaniu z ul. Krzywoustego należy zachować ciągłość buspasa wzdłuż ulicy Krzywoustego. Autobusy linii K powinny zostać wydłużone przez ulicę Kamieńskiego i Aleję Północną do pętli "Poświęcka (ośrodek zdrowia)" w celu obsługi osiedla Poświętne. Od pętli "Sołtysowice" przez Aleję Północną należałoby wydłużyć autobusy linii 116.
308	Uważam, że chcąc wyprowadzić ruch samochodowy z centrum miasta, należy budować drogi wielojezdniowe. Nieuzasadnione jest planowanie dwukierunkowych dróg rowerowych z racji ich niskiego wykorzystania w planowanej inwestycji.
309	Priorytet na wyciszenie samochodów ale nie przez ograniczenie prędkości (i tak będą ignorować zakazy i nakazy). A będzie to droga tranzytowa dla mieszkańców Wrocławia lub podczas wypadków na autostradzie
310	Pod drzewami powinny być posadzone krzewy i rośliny okrywowe
311	Drzewa powinny być sadzone z odmian wysokich, z dużymi koronami tak by maksymalnie natleniało i zacieniało
312	Przy fałzmana - wykonanie ciągu pieszo-rowerowego od Poświęckiej do Ramiszowskiej. Połączy to obie strony osiedla.
313	Planowana inwestycja jest niezbędnym elementem poprawy komunikacji i uspokojenia ruchu na osiedlu Sołtysowice. Jestem mieszkańcem tego osiedla i ze względu na obecne obciążenie ruchu np. na Alei Poprzecznej mam często problem, żeby dostać się do mieszkania stojąc w korku około 50m od mojego osiedla. Uważam dodatkowo, że rozwinięcie połączeń pieszo-rowerowych pozwoli na



	zmianę środka transportu na rower dla części mieszkańców.
314	Przystanek przy lesie soltysowickim (np. Na żądanie).
315	Oba etapy powinny powstawać równocześnie
316	Uważam, że w całym przebiegu obwodnicy śródmiejskiej powinna przejeżdżać komunikacja zbiorowa. Zaplanowane na nowej trasie ciągi pieszo rowerowe są bardzo dobrym kierunkiem.
317	Czy projekt przewiduje rozbudowę aleji o kolejną nitkę?
318	Czy chodnik może mieć dodatkowy pas zielony (drzewa dające cień chodnikowi i ścieżce rowerowej) również od strony południowej
319	1. Czy ścieżki rowerowe oraz chodniki mogą być ocienione przez zieleni od południa. By nie było efektu Żmigrodzkiej w upały. 2. Wyciszenie Aleji - czy na terenach bezpośrednio przylegającym do działek deweloperskich i do budynków mieszkalnych można podwyższyć standardy maksymalnego wyciszenia ulicy (nawierzchnia, ekrany z zielenią, mini wały, gęste nasadzenia). 3. Czy mogą się pojawić ławki dla starszych mieszkańców oraz kosze na śmieci. 4. Czy na wysokości już istniejących budynków oraz wydanych pozwoleń na budowę można zasadzić starsze egzemplarze drzew. 5. Czy będzie mała retencja wody w pasie zieleni, magazyny wody etc.
320	sugeruje zmienić nazwę ulicy płk Ryszarda Kuklińskiego... mamy tylu prawdziwych bohaterów, więc może nie nazywajmy ulic nazwiskiem szpiega i zdrajcy
321	Popieram - choć wołałabym by była po dwa pasy w jednym kierunku. Perspektywa 2033 jest absurdalna jeśli się weźmie pod uwagę czas realizacji inwestycji oraz nasycenie okolicy działkami deweloperskimi. Boję się że miasto znowu nie doszacuje i będzie powtórka z Jagona
322	Bardzo ważne jest stworzenie i zachowanie ciągłości ścieżek rowerowych - ruch samochodowy to nie wszystko! Bardzo proszę o uwzględnienie i zadbanie o to żeby wzdłuż drogi znalazło się dużo nasadzeń / zieleni - myślę, że dla mieszkańców okolicznych domów /



	bloków istotne jest to żeby droga sama w sobie nie była przytłaczającą betonozą.
323	Jako mieszkaniec chciałbym się odnieść do dwóch kwestii. Aktualne pola i tereny zielone znajdujące się na zachód od skrzyżowania Alei z Kamieńskiego (okolice Falzmana, Kowarzyka, Poświęckiej) to jedyna okolica w której można odetchnąć z dziećmi oraz zwierzętami. Dojście do przejścia przy skrzyżowaniu nie jest zbyt rekreacyjnym rozwiązaniem. Czy można liczyć na przejście przez drogę bliżej parceli Falzmana 14 niż ruchliwego skrzyżowania. Zwracam uwagę jako mieszkaniec Osiedla Kowarzyka na duże ilości dzików, saren i lisów przebiegające wzdłuż osi przyszłej ulicy Kuklińskiego
324	Pod koniec konsultacji padło zdanie, że Poprzeczna zostanie wyłączona dla ruchu aut , ale tam nie jeżdżą żadne autobusy.Chyba większy sens jest pozostawienie dwóch ulic przejezdnych, żeby rozładować Poprzeczną ,ale nie zamykać jej całkowicie.
325	Planowana inwestycja jest niezbędna i pilna z perspektywy wszystkich mieszkańców dawnej dzielnicy Psie-Pole. Ułatwi dojazd do szpitali, wyjazd z osiedli na Północ, a także dojazd na Zachód. Co do zbioru, to brak jasnego planu. Natomiast ciągi pieszo-rowerowe wydają się bardzo słabo zintegrowane z wałami, które również takim ciągiem są.
326	Czy na łączniku nowo powstałej alei nie lepiej było by zastosować rondo wraz z otaczającymi je drogami dla rowerów?
327	Chciałbym zgłosić kilka wniosków: 1. Jeżeli realnie Odcinek 1 ma być samodzielny to obowiązkowo uspokojenie ruchu na Poprzecznej - odcinek 1 powoduje pogorszenie sytuacji na tej ulicy. 2. Ochrona akustyczna i świetlna lasu sołtysowickiego. 3. Uwzględnienie istniejących ul. Przejazdowa przejść przez przyszłą jezdnię.
328	Bardzo potrzebna, ale jako całość. Niestety zaburza mocno obecne tereny rekreacyjne - tak jakby projektanci brali pod uwagę mapę bez



	uwarunkowań terenowych.
329	Czy przy ogródkach działkowych polanka (obok którego znajduje się osiedle, jest to ul. Czartoryskiego) w związku z budową trasy powstaną ekrany akustyczne? Trasa będzie przebiegać bardzo blisko bloków, a hałas będzie utrudniał ludziom życie.
330	Uważam, że jakkolwiek by nazywała się ta inwestycja, czy aleją, czy promenadą, brakuje wszędzie ekranów dźwiękochłonnych. Potężne skrzyżowanie wchodzi właściwie w osiedle i kilka tysięcy ludzi będzie miało potężny hałas zamiast ciszy, którą wybrali kupując mieszkanie.
331	Uważam, że budowanie drogi w tym miejscu to zły pomysł. Będzie to kolejna inwestycja, która pozbawi zielonych miejsc zarówno miasta, jak i mieszkańców. Po raz kolejny zostaniemy pozbawieni możliwości korzystania z miejsc zielonych, bliskich naturze oraz możliwości odpoczynku od miejskiego zgiełku na ogródkach działkowych. Inwestycja ta poszerzy jedynie obszar betonowej dżungli, która już i tak jest spora.
332	Planowana trasa będzie przebiegać przez tereny, obecnie będące wypoczynkowymi terenami zielonymi - wały oraz rodzinne ogórki działkowe, zabierając możliwość spokojnych spacerów w tej okolicy, oraz pozbawiając wielu ludzi posiadanych od lat działek. Do tej pory okolice wałów nad widawą były miejscem wykorzystywanym przed mieszkańcami do rekreacyjnego spędzania wolnego czasu na świeżym powietrzu. Są one również miejscem występowania wielu gatunków, a procesie realizacji inwestycji wycięte zostanie wiele drzew. Spowoduje to spadek komfortu życia osób mieszkających na Sołtysowicach pod względem dostępności do terenów zielonych oraz zanieczyszczenia hałasem.