

KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAKA BĘDZIE ALEJA
PÓŁNOCNA?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	3
PRZEBIEG KONSULTACJI	5
Podsumowanie e-spotkania konsultacyjnego (31.01.2023 r.)	5
Podsumowanie spotkania dla przedstawicieli Rad Osiedli (2.02.2023 r.)	6
Podsumowanie dyżuru konsultacyjnego (6.02.2023 r.)	7
Podsumowanie dyżuru konsultacyjnego (7.02.2023 r.)	7
Opinie zgłoszone drogą mailową i pisma	8
Podsumowanie formularza	8
ZESTAWIENIE OPINII	9
Opinie dotyczące kwestii ogólnych i funkcji alei	9
Opinie dotyczące przebiegu alei	28
Opinie dotyczące organizacji ruchu	51
Opinie dotyczące hałasu i zanieczyszczeń	72
Opinie dotyczące przyrody i zieleni	84
Opinie dotyczące ruchu rowerowego i pieszego	123
Opinie dotyczące komunikacji zbiorowej	144
Opinie dotyczące skrzyżowań i wiaduktów	158
Opinie dotyczące innych kwestii	168
PODSUMOWANIE	180
Konkluzje	180
Partnerzy lokalni	181
INFORMACJA O REALIZATORACH	182



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Wrocław rozrasta się, budowane są kolejne osiedla i niezbędne jest tworzenie nowych dróg. Aktualnie brakuje połączenia między ulicami: Poświęcką a Bolesława Krzywoustego (i między częściami miasta, gdzie te ulice przebiegają). Powoduje to, że zarówno ruch do miasta, jak też między tymi częściami Wrocławia, prowadzony jest przez osiedla: Sołtysowice, Polanowice i Poświętne (ulicami Poświęcką i Redycką i aleją Poprzeczną). Powstanie alei pozwoli na odciążenie ulic osiedlowych od ruchu tranzytowego i wpłynie na polepszenie bezpieczeństwa uczestniczek i uczestników ruchu: zbudowana zostanie zielona aleja z wydzielonymi ścieżkami rowerowymi i ciągami pieszymi; ułatwi to zrównoważoną mobilność. Jezdnia zostanie odseparowana od ciągów pieszo-rowerowych szpalerem nowo nasadzonych drzew. Ponadto aleja wielu użytkowników i użytkowników ruchu umożliwi przekraczanie w sposób bezkolizyjny linii kolejowej nr 143, droga będzie bowiem poprowadzona wiaduktem nad torami. Poruszający się nią nie będą musieli więc korzystać z przejazdu kolejowego na alei Poprzeczej. Korytarz pod aleję (dawna obwodnica śródmiejska) istnieje od lat w dokumentach zarówno strategicznych, jak i planistycznych Miasta. Aktualny przebieg drogi został ustalony w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

Co było przedmiotem konsultacji?

Konsultacje odbywały się w okresie od 24 stycznia do 14 lutego 2023 r. Przedmiotem konsultacji był projekt alei Północnej, czyli trasy łączącej ul.



Poświęcką z ul. Bolesława Krzywoustego (przyszła ul. płk. R. Kuklińskiego), zakres obejmował elementy trasy, a w szczególności kwestie związane z organizacją komunikacji zbiorowej oraz ciągów pieszo–rowerowych.



PRZEBIEG KONSULTACJI

Podsumowanie e-spotkania konsultacyjnego (31.01.2023 r.)

E-spotkanie konsultacyjne odbyło się 31.01.2023 r. na platformie Clickmeeting.

Biuro Zrównoważonej Mobilności reprezentowali: 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).

Rozpoczęto od przedstawienia agendy i omówienia zasad uczestnictwa w

spotkaniu. Następnie przedstawione zostały osoby reprezentujące Biuro

Zrównoważonej Mobilności i firmę BBKS-PROJEKT Sp. z.o.o. Kolejnym

elementem była prezentacja projektu drogi, z uwzględnieniem pokazu krótkiej wizualizacji wideo. Po prezentacji i wypowiedziach przedstawicieli/

przedstawicielek Urzędu Miasta i projektantów, moderator przeszedł do pytań,

które uczestnicy/ uczestniczki spotkania mogli zadawać, wykorzystując czat. Na

pytania odpowiadali urzędnicy/ urzędniczki lub przedstawiciele

BBKS-PROJEKT Sp. z.o.o. Spotkanie zakończyło się wraz z podsumowaniem

dyskusji i przypomnieniem o innych metodach zgłaszania opinii na temat

konsultowanego tematu oraz dyżurach konsultacyjnych z udziałem

projektantów.

W spotkaniu wzięły udział 82 osoby. Notatka ze spotkania stanowi **załącznik nr 1** do raportu.



Podsumowanie spotkania dla przedstawicieli Rad Osiedli (2.02.2023 r.)

Spotkanie konsultacyjne dla przedstawicieli/ przedstawicielek Rad Osiedli odbyło się 2 lutego w Odlocie. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34, w godzinach 17:30–19:30. Urząd Miasta reprezentowały: Elżbieta Urbanek – dyrektorka Departamentu Infrastruktury, Monika Kozłowska-Święconek – 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).

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 była prezentacja projektu drogi z uwzględnieniem pokazu krótkiej wizualizacji wideo. Potem umożliwiono zadawanie pytań i zgłaszanie opinii do projektu przez przybyłych Radnych Osiedli. Na pytania odpowiadali projektanci oraz przedstawiciele/ przedstawicielki 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 mieszkank i mieszkańców osiedli (6.02 i 7.02).

W spotkaniu wzięło udział 15 osób. Notatka ze spotkania stanowi **załącznik nr 2** do raportu.



Podsumowanie dyżuru konsultacyjnego (6.02.2023 r.)

Dyżur konsultacyjny odbył się 6 lutego w Miejskiej Bibliotece Publicznej – Filii nr 19, przy ul. Sołtysowickiej 29h, między godzinami 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.

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

W spotkaniu wzięły udział 62 osoby. Notatka ze spotkania stanowi **załącznik nr 3** do raportu.

Podsumowanie dyżuru konsultacyjnego (7.02.2023 r.)

Dyżur konsultacyjny odbył się 7 lutego 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.

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

W spotkaniu wzięło udział 41 osób. Notatka ze spotkania stanowi **załącznik nr 4** do raportu.



Opinie zgłoszone drogą mailową i pisma

W ramach konsultacji otrzymano dziesięć wiadomości elektronicznych i cztery pisma. Zawierały opinie na temat alei Północnej, treść jednego z pism była poza zakresem konsultacji. Zostały dołączone do tabeli opinii poniżej, a pełna treść wiadomości znajduje się w **załączniku nr 5** do raportu.

Podsumowanie formularza

Przez cały czas trwania konsultacji społecznych oraz tydzień po ich zakończeniu (31.01–21.02.2023 r.) można było wyrazić swoją opinię za pomocą e-formularza opinii. W formularzu zawarto jedno pytanie, które brzmiało następująco:

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

Formularz wypełniły 332 osoby, treść ich opinii stanowi **załącznik nr 6** do niniejszego raportu.

Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!



ZESTAWIENIE OPINII

Opinie dotyczące kwestii ogólnych i funkcji alei

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	<p>Mam ogromną nadzieję, że planowana droga powstanie. Mieszkam na ul. Wojaczka i w skrajnych przypadkach przejechanie 1,5 km odcinka do przejazdu kolejowego na al. Poprzecznej zajmuje nawet pół godziny./Patrząc na korki na al. Poprzecznej, ta inwestycja jest niezwykle potrzebna, a wręcz niezbędna.</p>	Dziękujemy za opinię.
2	<p>Super. Mam nadzieje że dojdzie on w końcu do realizacji. Przez powstanie bardzo dużej liczby bloków i, tym samym, zwiększenia liczby mieszkańców i mieszkańek, wzrosło znacznie natężenie ruchu. Wydostanie się obecnie z Sołtysowic w stronę al. Kromera</p>	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	czy obwodnicy na ul. Poświęcka jest dość problematyczne w godzinach porannych. Z powrotem też nie jest łatwo. Trzymam kciuki.	
3	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.	Wyjaśnienie Korzyści płynących z realizacji alei Północnej jest wiele. To przede wszystkim ma być ulica, która pozwoli połączyć Obwodnicę Śródmiejską z ul. Bolesława Krzywoustego z pominięciem terenów zabudowanych trzech osiedli. Dzięki temu ruch, który obecnie prowadzą ulice lokalne (czyli: Poświęcka, Redycka czy Sołtysowicka) będzie mógł zostać przejęty przez nową ulicę, a to z kolei poprawi i bezpieczeństwo i warunki życia mieszkańców i mieszkańek tych osiedli. To ważne i brakujące połączenie, które dodatkowo pozwoli rozwiązać problem z przejazdami kolejowymi i długotrwałym oczekiwaniem na otwarcie rogatek.



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		Bezkolizyjne przeprowadzenie nowej ulicy nad torami kolejowymi linii w kierunku Trzebnicy i Oleśnicy upłynni ruch samochodowy, a uwolniony tym samym korytarz na al. Poprzecznej pozwoli na wprowadzenie szerszego pakietu obsługi w zakresie transportu zbiorowego.
4	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.	Wyjaśnienie Korzyści płynących z realizacji alei Północnej jest wiele. To przede wszystkim ma być ulica, która pozwoli połączyć Obwodnicę Śródmiejską z ul. Bolesława Krzywoustego z ominięciem terenów zabudowanych trzech osiedli. Dzięki temu ruch, który obecnie prowadzą ulice lokalne (czyli: Poświęcka, Redycka czy Sołtysowicka) będzie mógł zostać przejęty przez nową ulicę, a to z kolei poprawi i bezpieczeństwo i warunki życia mieszkańców i mieszkanki tych osiedli. To ważne i brakujące połączenie, które dodatkowo pozwoli



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		rozwiązać problem z przejazdami kolejowymi i długotrwałym oczekiwaniem na otwarcie rogatek. Bezkolizyjne przeprowadzenie nowej ulicy nad torami kolejowymi linii w kierunku Trzebnicy i Oleśnicy upłynni ruch samochodowy, a uwolniony tym samym korytarz na al. Poprzecznej pozwoli na wprowadzenie szerszego pakietu obsługi w zakresie transportu zbiorowego.
5	W tym kształcie to droga dla miasta o 100 tys. mieszkańców, a nie dla Wrocławia, gdzie funkcjonuje ich ponad milion.	Opinia nieuwzględniona Aleja Północna została zaprojektowana w przekroju dostosowanym do prognozowanego ruchu. Prognozy te wykonano w oparciu o model ruchu zbudowany na podstawie wyników Kompleksowych Badań Ruchu . Model ten uwzględnia demografię nie tylko miasta, ale także otoczenia.
6	Aleja jest bardzo potrzebna, biorąc pod uwagę natężenie ruchu w tamtych okolicach i masę samochodów przemieszczających	Opinia nieuwzględniona Aleja została zaprojektowana w przekroju dostosowanym do prognozowanego ruchu. Bazą do



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>się po gęstej zabudowie jednorodzinnej wąskimi drogami. Uważam, że projektowanie tak dużej inwestycji w perspektywie do 2033 r. jest wręcz żartem. Zakończenie projektowania planowane jest na końcówkę 2023 r. Zanim zostanie wybrany wykonawca i prace zostaną rozpoczęte, a co dopiero zakończone (biorąc pod uwagę jak długo planowana jest już budowa tej drogi) to prace zostaną zakończone, a aleja oddana do użytku w 2028 r. Po jej otwarciu jej przepustowość wystarczy (zgodnie z projektem i szacunkami) na 5 lat i znów będzie ten sam kłopot z ogromnym natężeniem ruchu.</p>	<p>prognoz ruchu jest model ruchu, który został zbudowany w oparciu o wyniki Kompleksowych Badań Ruchu przeprowadzonych we Wrocławiu w 2018 r. Na potrzeby stworzenia prognoz ruchu w oparciu o zbudowany model przyjęto następujące założenia modelowe, obejmujące: rozwój sieci transportu zbiorowego, rozwój sieci drogowej, prognozę demograficzną, prognozy lokalizacji i liczby miejsc pracy oraz edukacji (największe generatory ruchu w mieście), prognozę wskaźnika podziału zadań przewozowych na podstawie dwóch strategicznych wrocławskich dokumentów: Wrocławskiej Polityki Mobilności i Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia. Prognozy natężenia ruchu drogowego uwzględniają inwestycje, które obecnie jeszcze nie funkcjonują, a mogą istotnie wpłynąć na ruch w mieście. Wobec tego prognozowane natężenie ruchu jest</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		wypadkową różnych czynników i inwestycji przewidzianych do realizacji do 2029 r.
7	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.	Wyjaśnienie Aleja Północna to przede wszystkim ma być ulica, która pozwoli połączyć Obwodnicę Śródmiejską z ul. Bolesława Krzywoustego z ominięciem terenów zabudowanych trzech osiedli. Dzięki temu ruch, który obecnie prowadzą ulice lokalne (czyli: Poświęcka, Redycka czy Sołtysowicka) będzie mógł zostać przejęty przez nową ulicę, a to z kolei poprawi i bezpieczeństwo i warunki życia mieszkańców i mieszkańek tych osiedli. To ważne i brakujące połączenie, które dodatkowo pozwoli rozwiązać problem z przejazdami kolejowymi i długotrwałym oczekiwaniem na otwarcie rogatek. Bezkolizyjne przeprowadzenie nowej ulicy nad torami kolejowymi linii w kierunku Trzebnicy i Oleśnicy upłyni ruch samochodowy, a uwolniony tym



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		samym korytarz na al. Poprzecznej pozwoli na wprowadzenie szerszego pakietu obsługi w zakresie transportu zbiorowego. Zaprojektowana wzdłuż alei infrastruktura piesza i rowerowa o odpowiedniej szerokości oraz wygodnej nawierzchni wraz z planowanymi nasadzeniami drzew w bezpośrednim ich sąsiedztwie da komfort użytkownikom i użytkowniczkom.
8	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.	Wyjaśnienie Już przy wstępnych założeniach do projektowania alei przyjęto, że wzdłuż nowej trasy będą nasadzenia szpalerowe drzew. Przekrój drogi dostosowano do prognozowanych natężeń ruchu oraz zaprojektowano skrzyżowania z nadzorem sygnalizacji świetlnej, co umożliwi sterowanie potokami ruchu. Zaprojektowano także bezkolizyjne przekroczenie torów kolejowych. Poprzez budowę nowej trasy możliwe będzie



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		wyprowadzenie ruchu z ulic lokalnych, które teraz ten ruch prowadzą przez brak alternatywny. Dowodem na to są prognozy ruchowe, które pokazują znaczny ubytek ruchu na ulicach takich jak Poświęcka, Redycka czy Sołtysowicka w momencie wprowadzenia do sieci alei Północnej. Trudno dopatrzeć się w takim działaniu negatywnych skutków.
9	Bezsens realizowany na złość kierowcom. Kolejny rowerowy potworek.	Wyjaśnienie Aleja Północna to przede wszystkim ma być ulica, która pozwoli połączyć Obwodnicę Śródmiejską z ul. Bolesława Krzywoustego z ominięciem terenów zabudowanych trzech osiedli. Dzięki temu ruch, który obecnie prowadzą ulice lokalne (czyli: Poświęcka, Redycka czy Sołtysowicka) będzie mógł zostać przejęty przez nową ulicę, a to z kolei poprawi i bezpieczeństwo i warunki życia mieszkańców i mieszkanki tych osiedli. To ważne i brakujące



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		połączenie, które dodatkowo pozwoli rozwiązać problem z przejazdami kolejowymi i długotrwałym oczekiwaniem na otwarcie rogatek. Skrzyżowania pod nadzorem sygnalizacji świetlnej ułatwią sterowanie potokami ruchu. Ruch samochodowy będzie płynniej prowadzony i po komfortowej trasie, więc rozwiązanie będzie korzystniejsze dla kierowców niż obecne.
10	Kolejne rozwiązanie, które będzie zachęcało do używania samochodu.	Wyjaśnienie Korzyści płynących z realizacji alei Północnej jest wiele. To przede wszystkim ma być ulica, która pozwoli połączyć Obwodnicę Śródmiejską z ul. Bolesława Krzywoustego z ominięciem terenów zabudowanych trzech osiedli. Dzięki temu ruch, który obecnie prowadzą ulice lokalne (czyli: Poświęcka, Redycka czy Sołtysowicka) będzie mógł zostać przejęty przez nową ulicę, a to z kolei poprawi i



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		<p>bezpieczeństwo i warunki życia mieszkańców i mieszkańek tych osiedli. To ważne i brakujące połączenie, które dodatkowo pozwoli rozwiązać problem z przejazdami kolejowymi i długotrwałym oczekiwaniem na otwarcie rogatek. Bezkolizyjne przeprowadzenie nowej ulicy nad torami kolejowymi linii w kierunku Trzebnicy i Oleśnicy upłyni ruch samochodowy, a uwolniony tym samym korytarz na al. Poprzecznej pozwoli na wprowadzenie szerszego pakietu obsługi w zakresie transportu zbiorowego.</p> <p>Nie należy patrzeć na budowę drogi wyłącznie przez pryzmat zachęty do ruchu samochodowego.</p> <p>Wyposażenie nowej trasy w infrastrukturę pieszo-rowerową oraz zaplanowane prowadzenie z jej wykorzystaniem transportu zbiorowego pokazuje, że to połączenie korzystne dla wszystkich mieszkańców i mieszkańek osiedli w otoczeniu.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
11	Wydawanie pieniędzy na drogę dla aut, gdy nie ma na linie tramwajowe, jest bez sensu i jest to sprzeczne z zadeklarowaną polityką Wrocławia.	Opinia nieuwzględniona Wrocławska polityka mobilności zakłada podejmowanie działań na wielu obszarach, w tym zarówno w transporcie zbiorowym, rowerowym, a także indywidualnym. Nie należy rozpatrywać budowy alei Północnej wyłącznie w kategorii budowy drogi dla aut, bo przyniesie ona znacznie więcej korzyści. Miasto składa wnioski o dofinansowanie do inwestycji różnego typu i są wśród nich przede wszystkim te dotyczące budowy nowych tras tramwajowych. Nie wyklucza to jednak starań o pozyskanie środków finansowych na aleję Północną, które jest obecnie brakującym elementem, umożliwiającym domknięcie ważnych tras wylotowych z Wrocławia.
12	Droga nie ma sensu z transportowego punktu widzenia, bo ma być jednojezdniowa, po jednym pasie w każdą stronę,	Opinia nieuwzględniona Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>więc cała gmina Długołęka (np. taki Kielczów, największa wieś na Dolnym Śląsku, 10000 mieszkańców) będzie nią jeździć./ Uważam, że nie ma sensu wykładać 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 kalkulują się z korzyściami, które będą raczej niewielkie i nie przynoszące zysków.</p>	<p>osiągnięte zostałyby podobne efekty, czyli odciążenie okolicznych osiedli z ruchu przelotowego.</p> <p>Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd między osiedlami. Przebiegać będzie wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.</p>
13	<p>Jest spora grupa mieszkańców i mieszkanki przeciwnych tej inwestycji, jednak rady osiedla nie reprezentują tych głosów w dyskusji. Mieszkańcy i mieszkanki podkreślają, że planowana droga zdecydowanie zwiększy ruch tranzytowy na osiedlach</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd między osiedlami.</p> <p>Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie obciążenia</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>Poświętne, Polanowice, Sołtysowice, przejmując część ruchu z autostrady A8 i łącznika od A8 do Długołęki. <i>De facto</i> 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.</p>	<p>ruchem aut w perspektywie do 2033 r. oraz jednocześnie zmniejszy ruch na ulicach, które obecnie ten kierunek obsługują, a nie są do tego przystosowane.</p>
14	<p>Planowana inwestycja sprawi, że do Wrocławia wjedzie jeszcze więcej samochodów osób nie mieszkających we Wrocławiu, a jedynie tutaj pracujących, które 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 i mieszkankom osiedli położonych</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami.</p> <p>Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r. oraz jednocześnie zmniejszy ruch na ulicach, które obecnie ten kierunek obsługują, a nie są do tego przystosowane.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	najbliżej niej, lecz właśnie kierowcom chcącym szybko dojechać z Psiego Pola do zachodniego Wrocławia.	
15	<p>Po wybudowaniu al. Północnej będziemy mieli osiedla i tereny rekreacyjne przeorane drogami, dublującymi się drogami (ul. Redycka i równoległa do niej al. Północną) i tego już nie zmienimy. Żeby odpocząć od zgiełku miejskiego mieszkańcy i mieszkanki 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.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami.</p> <p>Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r. oraz jednocześnie zmniejszy ruch na ulicach, które obecnie ten kierunek obsługują, a nie są do tego przystosowane. Dzięki budowie alternatywnego połączenia mieszkańcy i mieszkanki tych osiedli będą mieli lepsze warunki do życia.</p> <p>Przebieg w obszarze Lasu Soltysowickiego został wyznaczony w najważniejszym miejscu, tak aby zminimalizować straty zieleni, projektant rozważy (aby zachować funkcjonalność lasu) stworzenie</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		dodatkowego przejścia dla pieszych w tym rejonie.
16	Nie ma potrzeby budować tej trasy, wystarczy stworzyć łącznik alei Poprzecznej z ul. Bolesława Krzywoustego nad torami kolejowymi, aby wyeliminować konieczność czekania na przejeździe kolejowym przy stacji Wrocław Sołtysowice.	Opinia nieuwzględniona Stworzenie wyłącznie bezkolizyjnego przejazdu przez al. Poprzeczną nad torami kolejowymi rozwiąże wyłącznie problem nadmiernego oczekiwania kierowców na przejeździe kolejowym. Nie będzie miało wpływu natomiast na prowadzenie ruchu pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a ul. Bolesława Krzywoustego poprzez wąskie ulice lokalne przebiegające środkiem osiedli.
16	Inwestycja z całą pewnością jest potrzebna, jednak powinno się wziąć pod uwagę rekomendacje przygotowane w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.	Wyjaśnienie Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami. Nie jest to połączenie przewidywane jako element krajowej sieci drogowej.
17	To powinna być zielona estakada wtopiona maksymalnie w naturę.	Opinia nieuwzględniona Trasa została zaprojektowana z



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>Obecnie to nie jest projekt na te czasy, ale zatrzymany 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.</p>	<p>minimalizacją strat w zieleni wysokiej. W ramach rozwiązań projektowych uwzględniono miejsce na szpalery drzew, które mają znaczenie nie tylko środowiskowe (kompensacja), ale także polepszą komfort poruszania się pieszych i rowerzystów/ rowerzystek.</p> <p>Trasa rowerowa zaprojektowana wzdłuż alei będzie miała wysokie parametry użytkowe, dzięki czemu rowerzyści/ rowerzystki, wykorzystując to połączenie tranzytowo, będą mieli do dyspozycji szeroką asfaltową drogę dla rowerów, odseparowaną od ruchu pieszego. Wały będą zarówno dla pieszych, jak i dla rowerzystów, pełnić funkcję miejsca do rekreacji. Należy mieć na uwadze, że rolą wałów jest przede wszystkim ochrona przeciwpowodziowa i do takiej funkcji są one przede wszystkim przystosowane.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
18	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.	Wyjaśnienie Etapowanie inwestycji ma na celu umożliwienie wykonania inwestycji w przypadku posiadania finansowania na część inwestycji. Zamawiający będzie dążył do pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych, tak aby zrealizować całość inwestycji w tym samym czasie.
	Etap I inwestycji powinien zostać powiększony tak, by obejmował całą długość Sołtysowic.	Dziękujemy za opinię.
19	Myślę, że jest bardzo prosta szansa na sprawdzenie modelowania ruchu - i uspokojenie mieszkańców i mieszkanki 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.	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
20	<p>Jestem mieszkańcem ulicy Torfowej i absolutnie nie zgadzam się, jak i liczna część mieszkańców i mieszkanek 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. Jest wiele innych rozwiązań po zakończeniu etapu I, np. poszerzenie al. Poprzecznej do dwóch pasów w kierunku ul. Sołtysowickiej, rondo łączące al. Poprzeczną i ul. 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</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Trasa została zaprojektowana z minimalizacją strat w zieleni wysokiej. W ramach rozwiązań projektowych uwzględniono miejsce na szpalery drzew, które mają znaczenie nie tylko środowiskowe (kompensacja).</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	przestrzennego miasta, jest sprzed ponad 15 lat, wiele czasu już upłynęło w Odrze i są inne rozwiązania.	
21	Po wybudowaniu alei Wielkiej Wyspy należy spodziewać się wzmożonego ruchu szczególnie na ul. 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 Bolesława Krzywoustego do alei Północnej.	Dziękujemy za opinię.



Opinie dotyczące przebiegu alei

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	<p>Ulica Sołtysowicka w żadnym procencie nie jest przygotowana, żeby przyjąć całe osiedle, które będzie zjeżdżać z alei. To samo al. Poprzeczna – ulicą, które, gdy popada deszcz, jest tak zalana, że ledwo dwa auta się mieszczą obok siebie. Myśle, że warto byłoby pomyśleć o przygotowaniu tych dwóch ulic również przed realizacją tak ogromnej inwestycji, bądź o realizacji tylko pierwszego etapu, a następnie przygotowanie al. Poprzecznej i ul. Sołtysowickiej na znacznie zwiększony ruch.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Aleja Północna ma za zadanie przejąć część ruchu z ul. Sołtysowickiej i al. Poprzecznej. Staną się one ulicami lokalnymi. Ich przebudowa przewidywana jest na koszt i staraniem deweloperów inwestujących w ich sąsiedztwie – niezależnie od realizacji alei.</p>
2	<p>Odcinek ul. Sołtysowickiej od ul. Redyckiej w kierunku ul. Gimnazjalnej i dalej do mostu Sołtysowickiego nie jest przystosowany do wzmożonego ruchu. Zabudowa jednorodzinna jest ulokowana bezpośrednio przy drodze, gdzie aktualnie zakaz</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>W ramach projektu budowlanego będą na ul. Sołtysowickiej opracowane rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa ruchu uzgodnione z zarządcą drogi.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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 i skatepark budowany w ramach budżetu obywatelskiego. Skierowanie tędy ruchu spowoduje zagrożenie dla dzieci i młodzieży korzystających z obiektu, a także zanieczyści powietrze. 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.</p>	
3	<p>Trasa mogłaby przebiegać dalej od Osiedla Sołtysowice w kierunku Widawy i drogi S8, łącząc się w tym samym planowanym miejscu z ul. Bolesława Krzywoustego. W takim przebiegu trasa byłaby mniej uciążliwa oraz wymagałaby</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Przebieg alei wyznaczają dokumenty planistyczne. Ważnym uwarunkowaniem dla projektowania korytarza trasy na etapie planistycznym było zachowanie</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	wycięcia mniejszej liczby drzew. Drugą opcją jest zaprojektowanie przebiegu bezpośrednio przez teren Akademii Wojsk Lądowych, która i tak zakłóca spokój mieszkańcom/ mieszkankom i zwierzętom w związku z częstym strzelaniem i innego rodzaju ćwiczeniami z użyciem środków hukowych.	przepisów szczególnych w zakresie odległości trasy od wałów. Aleja jest więc w rejonie osiedla Sołtysowice odsunięta maksymalnie od zabudowy z zachowaniem jednocześnie przepisowych odległości do wałów.
4	Aleja powinna biec nie przez ogródki działkowe i las, zanieczyszczając brzegi Widawy hałasem, ale wzdłuż granicy poligonu i nieużywanej linii kolejowej od C.H. Korona do C.H. Marino (częściowo jest to uliczka Herbsta) i dopiero przed ul. Kamieńskiego odchodzić od tej linii, omijać osiedle przy ul. Czartoryskiego i dalej biec do ul. Nowaka–Jeziorańskiego.	Opinia nieuwzględniona Nadrzędnym celem było poprowadzenie trasy w sposób maksymalnie odsunięty od terenów zabudowy. Dlatego też korytarz na prowadzenie trasy został wyznaczony w sposób omijający osiedla od północy. Przy ustalaniu korytarza las Sołtysowicki także był ważnym uwarunkowaniem, i dlatego też wyznaczono przekroczenie go w najwęższym miejscu.
5	Drogą nie powinna zaczynać się od skrzyżowania z ul. Bolesława Krzywoustego, ale od ślimaka przy	Opinia nieuwzględniona Skrzyżowanie jest przewidziane w miejscu przyszłego powiązania z tzw.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	tej ulicy, przecinać mosto-wiaduktem linię kolejową i Widawę, a dalej według projektu.	Trasą Swojczycką, stanowiącą obejście osiedli wschodnich jak Kowale, Swojczyce, Strachocin i Wojnów.
6	Trasa powinna mieć swój początek na wiadukcie w ciągu ul. Kowalskiej, aby zminimalizować kolizyjność skrzyżowania (przyśpieszy to ruch w stronę Kowal, fabryk Volvo i 3M).	Opinia nieuwzględniona Skrzyżowanie jest przewidziane w miejscu przyszłego powiązania z Trasą Swojczycką, stanowiącą obejście osiedli wschodnich jak Kowale, Swojczyce, Strachocin i Wojnów.
7	Niestety, nie uwzględniono uwag mieszkańców i mieszkank o połączeniu osiedli Polanowice i Sołtysowice łącznikiem przez ul. Starościńską. Urzędnicy i projektanci zaproponowali inne rozwiązanie, które omija Polanowice.	Opinia częściowo uwzględniona W projekcie przewidziano podłączenie ul. Starościńskiej z aleją Północną poprzez ul. Redycką. Takie rozwiązanie jest optymalne funkcjonalnie, terenowo i ekonomicznie.
8	Jako mieszkanka Sołtysowic jestem przeciwna budowie alei Północnej w jej obecnym kształcie. Uważam, że niszczy dotychczasową infrastrukturę pieszą i rowerową, a także tereny	Opinia nieuwzględniona Aleja Północna nie zniszczy infrastruktury pieszej i rowerowej. Wręcz przeciwnie – korytarz nowej ulicy będzie wyposażony w nową wygodną infrastrukturę



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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?	pieszo-rowerową oraz jej powiązania z istniejącą. Korytarz na prowadzenie alei Północnej jest od dawna wskazywany jako podstawowy element sieci komunikacyjnej miasta. Obecnie przez to, że jest to brakujące połączenie w sieci drogowej ruch odbywa się ulicami osiedlowymi, które nie są dostosowane do przenoszenia ruchu tego typu. Nowa droga ma obecną sieć uzupełnić. Będzie połączeniem projektowanym w przekroju dostosowanym do prognozowanego na niej ruchu, ale z założeniem także zminimalizowania strat w przyrodzie. Ingerencja w obszar obecnie użytkowany przez ogrody działkowe nastąpi w zakresie niezbędnym na prowadzenie inwestycji, zaś wały pozostaną nienaruszone i dalej będą pełnić funkcję rekreacyjną dla mieszkańców i mieszkank.
9	Kilkadziesiąt metrów od domów przy ul. Torfowej to jakiś żart. Miejsca jest sporo, by ją odsunąć	Opinia nieuwzględniona Ważnym uwarunkowaniem dla



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	od zabudowań.	projektowania korytarza trasy było zachowanie przepisów szczególnych w zakresie odległości trasy od wałów. Aleja w rejonie osiedla Sołtysowice jest odsunięta maksymalnie od zabudowy z uwzględnieniem maksymalnego możliwego przybliżenia do wałów.
10	Inwestycja powinna kończyć się na wiadukcie na Psie Pole, a nie na ul. Kowalskiej. Aby dostać się do C. H. Korona, możemy jechać jedynie al. Sobieskiego – nie ma żadnej alternatywy.	Opinia nieuwzględniona Skrzyżowanie jest przewidziane w miejscu przyszłego powiązania z Trasą Swojczycką, stanowiącą obejście osiedli wschodnich jak Kowale, Swojczyce, Strachocin i Wojnów.
11	W związku z wieloletnim procederem odkładania w bliżej nieokreśloną przyszłość, a w obliczu narastającego zniecierpliwienia mieszkańców i mieszkańek ulic: Poświęckiej, Milickiej i Polanowickiej oraz dewastacji zarówno infrastruktury drogowej tych ulic (jezdnie, chodniki, pobocza), jak również	Opinia częściowo uwzględniona Decyzje o etapowaniu będą podjęte po oszacowaniu kosztów budowy inwestycji i będą uzależnione od możliwości pozyskania środków finansowych na budowę. Jednak najpilniejszym działaniem w zakresie całego odcinka jest realizacja bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych, bo przejazdy w poziomie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>budynków (pękające ściany z powodu wstrząsów wynikających z nadmiernego ruchu), wnioskuję, aby odcinek alei Północnej od ul. Poświęckiej do ul. Kamieńskiego był realizowany w pierwszej kolejności. 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.</p>	<p>terenu generują już obecnie duże problemy komunikacyjne, a planowany rozwój kolei aglomeracyjnej może te problemy jeszcze pogłębić. Nie wykluczamy sytuacji, w której inwestycja, przy wystarczających środkach finansowych, mogłaby rozpocząć się równoległe od strony wschodniej oraz zachodniej.</p>
12	<p>Uważam, że oba etapy powinny powstawać równocześnie.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Decyzje o etapowaniu będą podjęte po oszacowaniu kosztów budowy inwestycji i będą uzależnione od możliwości pozyskania środków finansowych na budowę. Jednak najpilniejszym działaniem w zakresie</p>



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		całego odcinka jest realizacja bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych, bo przejazdy w poziomie terenu generują już obecnie duże problemy komunikacyjne, a planowany rozwój kolei aglomeracyjnej może te problemy jeszcze pogłębić. Nie wykluczamy sytuacji, w której inwestycja, przy wystarczających środkach finansowych, mogłaby rozpocząć się równoległe od strony wschodniej oraz zachodniej.
13	Zakończenie dróg klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego – red.) na odcinkach od istniejącego odcinka obwodnicy śródmiejskiej (od ul. Żmigrodzkiej do ul. Bolesława Krzywoustego) jest opóźnione o kilka lat, pomimo uzyskania decyzji ZRID (zezwoleń na realizację inwestycji drogowej – red.) na budowę odcinka od ul. Poświęckiej do ul. Kamieńskiego, nadal brak nie tylko harmonogramu inwestycji, ale	Opinia nieuwzględniona Decyzje o etapowaniu będą podjęte po oszacowaniu kosztów budowy inwestycji i będą uzależnione od możliwości pozyskania środków finansowych na budowę. Obecnie w toku jest etap projektowy i przyjmuje się, że zakończenie oraz odbiór dokumentacji projektowej nastąpi do końca 2023 r. Realizacja inwestycji to kolejna faza i jest zależna od dostępności środków na realizację



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	deklaracji terminowych dla realizacji poszczególnych odcinków. 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 i mieszkańek najważniejsze ze względu na obciążenie ulic osiedlowych ruchem tranzytowym (do którego nie są przystosowane).	przedmiotowego przedsięwzięcia budowlanego. Miasto złożyło już wnioski o dofinansowanie na realizację inwestycji w ramach ogłoszonych programów, ale rozdział środków w ramach programów jeszcze nie nastąpił.
14	Zamierzona kolejność realizacji od węzła z ul. Bolesława Krzywoustego nie uwzględnia odciążenia od ruchu tranzytowego najbardziej zurbanizowanego terenu inwestycji drogowej Poświętne, co powinno być priorytetem dla władz Miasta.	Opinia częściowo uwzględniona Decyzje o etapowaniu będą podjęte po oszacowaniu kosztów budowy inwestycji i będą uzależnione od możliwości pozyskania środków finansowych na budowę. Jednak najpilniejszym działaniem w zakresie całego odcinka jest realizacja bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych, bo przejazdy w poziomie terenu generują już obecnie duże problemy komunikacyjne, a



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		planowany rozwój kolei aglomeracyjnej może te problemy jeszcze pogłębić. Nie wykluczamy sytuacji w której inwestycja, przy wystarczających środkach finansowych, mogłaby rozpocząć się równolegle od strony wschodniej oraz zachodniej.
15	Założenia do projektowania w postaci prognoz ruchu wymagają aktualizacji, prognoza obciążenia ruchem w ciągu godziny w szczytach: przedpołudniowym i popołudniowym (700-800) jest zaniżona kilkukrotnie w stosunku do aktualnego obciążenia ruchem tranzytowym na ulicach osiedla Polanowice – Poświętne – Ligota.	Opinia nieuwzględniona Bazą do prognoz ruchu jest model ruchu, który został zbudowany w oparciu o wyniki Kompleksowych Badań Ruchu przeprowadzonych we Wrocławiu w 2018 r. Na potrzeby stworzenia prognoz ruchu w oparciu o zbudowany model przyjęto następujące założenia modelowe: <ul style="list-style-type: none">● rozwój sieci transportu zbiorowego,● rozwój sieci drogowej,● prognozę demograficzną,● prognozy lokalizacji i liczby miejsc pracy oraz edukacji (największe generatory ruchu w mieście),



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		<ul style="list-style-type: none">• prognozę wskaźnika podziału zadań przewozowych na podstawie dwóch strategicznych wrocławskich dokumentów: Wrocławskiej Polityki Mobilności i Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia. <p>Założenia te dotyczą całego obszaru miasta, nie tylko okolic osiedla Polanowice – Poświętne – Ligota. Wobec tego prognozy natężenia ruchu drogowego uwzględniają inwestycje, które obecnie jeszcze nie funkcjonują, a mogą istotnie wpłynąć na ruch w mieście. Poza tym zakładają także zmianę zachowań transportowych, a co za tym idzie – osiągnięcie udziału podróży niesamochodowych na poziomach wskazanych we wspomnianych dokumentach. Wobec tego prognozowane natężenie ruchu jest wypadkową różnych czynników i inwestycji przewidzianych do realizacji do 2029 r.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
16	<p>Może by rozważyć budowę tego odcinka w etapach? Pierwszy etap: ul. Żmigrodzka – Kamieńskiego z węzłem bezkolizyjnym w przekroju, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu; ten etap odciąży ul. Poświęcką oraz osiedle Poświętne. Drugi etap: od ul. Kamieńskiego do ul. Redyckiej z bezkolizyjnym węzłem, co odciąży ul. Starościńską oraz ul. Polanowicką i osiedle Polanowice. Trzeci etap: od ul. Redyckiej do ul. Bolesława Krzywoustego, a może nawet do ul. Kowalskiej. Ten etap po zaprojektowaniu całego układu komunikacyjnego "węzła Korona" też można by podzielić na dwa etapy:</p> <p>etap 3A: od ul. Kowalskiej do przedłużenia ul. Kanonierskiej i łącznika do al. Poprzecznej i może al. Brucknera;</p> <p>etap 3B: od ul. Kanonierskiej do ul. Redyckiej.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Decyzje o etapowaniu będą podjęte po oszacowaniu kosztów budowy inwestycji i będą uzależnione od możliwości pozyskania środków finansowych na budowę. Jednak najpilniejszym działaniem w zakresie całego odcinka jest realizacja bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych, bo przejazdy w poziomie terenu w tej części miasta generują już obecnie duże problemy komunikacyjne, a planowany rozwój kolei aglomeracyjnej może te problemy jeszcze pogłębić. Nie wykluczamy przy tym, że realizacja inwestycji, przy wystarczających środkach finansowych, mogłaby rozpocząć się równolegle od strony wschodniej oraz zachodniej. Natomiast w zakresie zaproponowanych rozwiązań bezkolizyjnych na skrzyżowaniach nie mają one uzasadnienia ruchowego.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
17	<p>Łącznik al. Poprzecznej będzie znajdował się zbyt blisko nowego osiedla na ul. Przejazdowej (Uroczysko). Teren straci swoje walory, będzie głośno; mieszkańcy i mieszkanki kupili mieszkania ze względu na wszechobecna naturę i spokój. Łącznik jest dużym obciążeniem./ Osiedle Uroczysko straci swój urok. Jest to ciche osiedle pełne zieleni, z walorami rekreacyjnymi. Oben projekt nie tylko zniszczy istniejącą faunę i florę, ale również zmieni się jakość powietrza, która na północy Wrocławia nie była jeszcze zła. Wały są używane 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 zielen, ciszę i spokój, by teraz zostało to im odebrane i było jak w innych dzielnicach.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Ważnym uwarunkowaniem dla projektowania korytarza trasy było zachowanie przepisów szczególnych w zakresie odległości trasy od wałów. Aleja jest w rejonie osiedla Sołtysowice jest odsunięta maksymalnie od zabudowy z uwzględnieniem maksymalnego możliwego przybliżenia do wałów.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
18	Moim zdaniem bez sensu tworzyć nową drogę – łącznik z al. Poprzeczną. Wystarczy wykorzystać gotowe już drogi (al. Kanonierską i na skrzyżowaniu z ul. Przejazdową w prawo). Zaoszczędzi to czas pracy i publiczne pieniądze.	Opinia nieuwzględniona Łącznik do al. Poprzecznej jest częścią rozwiązania docelowego i jest ważny dla płynnego połączenia alei Północnej z osiedlami położonymi po południowej stronie. Na skrzyżowaniu al. Kanonierskiej z ul. Przejazdową z uwagi na bliskość zabudowy wielorodzinnej prawdopodobne pojawiłyby się konflikty społeczne, bo są to ulice o charakterze typowo osiedlowym.
19	Jak chcecie to zrobić, żeby połączyć trasę do alei Północnej do ul. Bolesława Krzywoustego aż do ul. Poświęckiej, przecież musielibyście zaprojektować ją tak, aby ominąć magazyny, budynki, wyciąć kilka drzew, no i na koniec wiadukt, żeby ominąć pod nim linie kolejową, to jest niewykonalne	Wyjaśnienie Przebieg alei wyznaczają dokumenty planistyczne. W ramach rozwiązań projektowych został uwzględniony wiadukt nad torami kolejowymi. Na trasie przebiegu ulicy obecnie nie ma przewidywanych wyburzeń obiektów magazynowych oraz mieszkalnych, a ewentualna kolizja z drzewami jest zminimalizowana, choć nie da się jej całkowicie uniknąć.
20	Projekt skupia się na osiedlach północnych, dlaczego więc nie są	Wyjaśnienie Proces konsultacyjny dotyczy alei



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>brane pod uwagę osiedla: Lipa Piotrowska, która mocno się rozbudowuje i Widawa, czy też Świniary? Osiedla te mocno się rozwijają, co będzie generowało zwiększony ruch. Czemu przy takich projektach nie myśli się przyszłościowo i pomija tak ważne zagadnienia?</p>	<p>Północnej. Planowana trasa jest brakującym elementem w tej części Wrocławia, przez co ruch samochodowy odbywa się obecnie ulicami lokalnymi, nieprzystosowanymi do tego. Inwestycje, które opierają się o budżetowanie, wymagają priorytetyzacji, bo potrzeb jest wiele, ale trzeba w pierwszej kolejności podejmować takie działania, które poprzez efekt synergii umożliwią poprawę w wielu obszarach. W przypadku alei Północnej jest to utworzenie alternatywnego połączenia samochodowego, ale także zwiększenie dostępności transportu zbiorowego (w tym jego integracja z systemem kolejowym) oraz stworzenie powiązania rowerowego (w wysokim standardzie) o charakterze międzyosiedlowym. Efektem pośrednim będzie poprawa warunków życia dzięki zmniejszeniu</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		ruchu przez osiedla.
21	Mam duże obawy odnośnie odcięcia Zakrzowa i Psiego Pola od sprawnego wyjazdu z tych osiedli. Autobusy, które tak licznie kursują z ronda Lotników Polskich niedawno oddanym buspasem zyskają kolejną przeszkodę w postaci bardzo ruchliwego jednopoziomowego skrzyżowania.	Wyjaśnienie Skrzyżowanie zostało zaprojektowane z uwzględnieniem zachowania funkcji buspasa. Płynność ruchu na skrzyżowaniu będzie regulowana sygnalizacją świetlną.
22	Nie wyrażam zgody na budowę Trasy Swojczyckiej na terenie Kowal, tej drogi można uniknąć.	Opinia nieuwzględniona Proces konsultacyjny dotyczy alei Północnej. Wpięcie alei Północnej do ul. Bolesława Krzywoustego jest przewidywane w miejscu przyszłego włączenia od strony południowej Trasy Swojczyckiej. Obecny projekt jedynie poprzez miejsce skrzyżowania uwzględnia Trasę Swojczycką, ale nie myśli się o żadnych elementach związanych z docelowym układem. Trasa Swojczycka jest przewidywana w dokumentach planistycznych i jako taka musi być uwzględniona w



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		obecnym projekcie alei. Ewentualny brak zgody na budowę Trasy Swojczyckiej będzie mógł zostać rozpatrzony w procesie konsultacyjnym dotyczącym dokumentów planistycznych lub w procedurze projektowej dotyczącej tej trasy.
23	Prosimy nie odcinać ulicy Przejazdowej od wałów i działek po drugiej stronie wału, na wysokości Przejazdowej powinny powstać pasy.	Opinia uwzględniona Projektant zaproponuje rozwiązanie przejścia dla pieszych przez aleję Północną na przedłużeniu ul. Przejazdowej. Jeżeli takie przejście po analizie technicznej rozwiązania i ocenie wpływu na skrzyżowanie usytuowane w sąsiedztwie, będzie możliwe i zostanie uzgodnione przez zarządcę drogi i zarządzającego ruchem to zostanie przyjęte do realizacji w ramach inwestycji.
24	Celowe wydaje się połączenie (przedłużenie) istniejącej estakady nad ul. Bolesława Krzywoustego z planowaną estakadą nad torami kolejowymi. Wymagało by to	Opinia nieuwzględniona Wymieniony wiadukt jest na połączeniu ul. Bolesława Krzywoustego z ul. Kowalską, a więc prowadzącą ruch w kierunku osiedli,



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	zmian projektowych, jednak dzięki takiemu działaniu w naturalny sposób wykorzystano się istniejącą estakadę wraz z jej zjazdami, umożliwiającymi płynny ruch w każdym kierunku.	dlatego też w punkcie widzenia powiązań w sieci nie jest ono preferowane jako element rozwiązań ponadlokalnych. Aleja Północna wpina się w ul. Bolesława Krzywoustego w miejscu docelowo przewidzianym pod włączenie od strony południowej tzw. Trasy Swojczyckiej, która ma stanowić alternatywne połączenie dla ul. Kowalskiej, pozwalające na ominięcie terenów zabudowanych wschodnich osiedli Wrocławia.
25	Idealne byłoby odsunięcie drogi za wał przeciwpowodziowy.	Opinia nieuwzględniona Za wałami przeciwpowodziowymi jest strefa tzw. międzywała, a więc potencjalnie teren możliwy do zalania. Nie można w tej strefie lokalizować jakichkolwiek obiektów.
26	Postulat, by zbliżyć przebieg drogi do rzeki Widawy na większych odcinkach, tym samym oddalając ją od budynków mieszkalnych.	Wyjaśnienie W lokalizacjach, gdzie pozwalają na to warunki techniczne i terenowe proponowany przebieg nowoprojektowanej alei Północnej jest oddalony od zabudowań



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		mieszkalnych. Przebieg i tym samym oddalenie od zabudowań warunkowane jest przepisami Prawa wodnego w zakresie zbliżenia do wałów.
27	Skoro mamy szansę i miejsce by wybudować Obwodnicę Śródmiejską jako 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 ul. Żmigrodzkiej do wiaduktu nad ul. Kamieńskiego, etap 2B: od ul. Kamieńskiego do ul. Redyckiej, która powinna być poprowadzona wiaduktem nad aleją Północną oraz 2C: od ul. Redyckiej do węzła Korona. W końcu etap 3: od ul. Kowalskiej (węzeł Korona) do ul. Paderewskiego z Mostem Olimpijskim z estakada od ul. Toruńskiej do mostu pod którym można zrobić parking P+R (Park&Ride – red.) na ponad 100	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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.	
28	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).	Opinia częściowo uwzględniona W lokalizacjach, gdzie pozwalają na to warunki techniczne i terenowe proponowany przebieg nowoprojektowanej alei Północnej jest oddalony od zabudowań mieszkalnych, co jest kompromisem w zakresie wydzielonego pasa drogowego w ramach Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
29	Zagwarantowanie aby w miarę możliwości aleja Północna w obrębie osiedla nie przechodziła na nasypie.	Wyjaśnienie Na odcinku od ul. Poświęckiej do ul. Kamieńskiego, aleja biegnie po terenie, natomiast w rejonie osiedla Sołtysowice jest prowadzona na nasypie.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
30	Działki obręb Polanowice o nr 8.25,8.30,8.32 posiadają wjazd od ul. Redyckiej przez wał. Na inwestycji nie widać dojazdu na te działki. Warto by było zwrócić uwagę, aby ewentualnie uwzględnić również możliwość wjazdu drogą znajdującą się przy wale od działki o nr 8.25.	Opinia uwzględniona Dojazd do działki nr 8.25 jest zapewniony od ul. Redyckiej przez działkę nr 8.26. Dojazd do działki nr 8.30 jest zapewniony projektowanym zjazdem z alei Północnej i działką nr 8.31, natomiast działka nr 8.32 stanie się częścią pasa drogowego.
31	Skoro inwestycja ma pochłonąć kilkaset milionów złotych, zajmując sporo terenów rekreacyjnych, a sporo innych pozbawić częściowo tych walorów, oraz wymusić korzystanie z alei w związku z planowanym zamknięciem przejazdu kolejowego na al. Poprzecznej z ruchu samochodowego, to niech nie będzie to zamiana korków przed przejazdem kolejowym, na korki przed skrzyżowaniem z ul. Bolesława Krzywoustego. Estakada jest tu jedynym wyjściem.	Opinia nieuwzględniona Skrzyżowanie zostało zaprojektowane z uwzględnieniem potoków ruchu wynikających z prognoz. Obecny problem korków na al. Poprzecznej jest efektem częstego zamykania przejazdu kolejowego. Ten problem zostanie zniwelowany poprzez zaprojektowanie w ciągu Alei bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych.
32	W pierwszej wersji Obwodnica	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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 aleja. I to rozwiązanie budzi największe kontrowersje.</p>	
33	<p>Proponuję dwupoziomowy węzeł komunikacyjny z ul. Bolesława Krzywoustego za Widawą i poprowadzenie alei 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</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Korytarz na Aleję Północną przewidziany jest w dokumentach planistycznych. Miejsce skrzyżowania umożliwia docelowo powiązanie także z Trasą Swojczycką, która stanowi obejście wschodnich osiedli jak Kowale, Swojczyce, Starchocin i Wojnow. Dodatkowo zaproponowany w opinii sposób poprowadzenia Alei nie jest także możliwy z innych względów - wały od strony Kłokoczyc są na granicy z zabudową mieszkaniową a poprowadzenie</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>ruch przybliżyć do Psiego Pola, nie naruszy się ekostanu Lasu Sołtysowickiego; nie powoduje konfliktu z mieszkańcami Sołtysowic, których domy będą przylegać do alei Północnej, być może zmniejszy ruch tranzytowy przez Sołtysowice i da czas na przygotowanie bezkolizyjnego wyjazdu z rozwijających się Sołtysowic do centrum miasta.</p>	<p>drogi pomiędzy wałami a rzeką Widawą nie jest możliwe ze względu na przepisy zakazujące lokalizowania inwestycji na terenach zalewowych.</p>
34	<p>Potrzebna korekta alei Północnej, 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 i mieszkanków tej części Sołtysowic; droga będzie mniej widoczna, uciążliwa (sprawią to również nowe nasadzenia drzew). Jeśli przyjrzeć się przebiegowi wału</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Aktualne przepisy uniemożliwiają lokalizowanie inwestycji na terenach zalewowych.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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 i mieszkańek Wrocławia, to dlaczego tego nie zrobić.</p>	

Opinie dotyczące organizacji ruchu

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
1	<p>Poprzedni projekt tego odcinka zakładał dwa pasy ruchu i to założenie należy zostawić.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym osiągnięte zostałyby podobne efekty, czyli odciążenie okolicznych osiedli z</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
		ruchu przelotowego. Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami. Przebiegać będzie wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.
2	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.	Opinia nieuwzględniona Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym osiągnięte zostałyby podobne efekty, czyli odciążenie okolicznych osiedli z ruchu przelotowego. Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami. Przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.
3	Kpina. Jak można w rozwijającym	Opinia nieuwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	się mieście budować drogi jednopasmowe.	<p>Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym osiągnięte zostałyby podobne efekty, czyli odciążenie okolicznych osiedli z ruchu przelotowego.</p> <p>Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami. Przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej.</p> <p>Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.</p>
4	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 ulic: Poświęckiej i Rudawskiej).	Wyjaśnienie <p>W ramach projektu rozwiązane zostało skrzyżowanie alei z ul. Poświęcką. Rozwiązanie to zapewnia przejęcie ruchu ze wskazanych dróg z zachowaniem warunków bezpieczeństwa ruchu.</p>
5	Trasa ta nazywana jest przez mieszkańców i mieszkanki "trasą widmo" ponieważ plan jej budowy istnieje od wielu lat i nie było widać jej początku. Jeżeli trasa była	Opinia nieuwzględniona <p>Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym osiągnięte zostałyby podobne efekty,</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	<p>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, Sołtysowicką oraz aleję Poprzeczną. Ponadto droga dwujezdniowa wpłynie znacząco na przepływowość samochodów przydatnych i zwiększy bezpieczeństwo dla komunikacji miejskiej i ich pasażerów.</p>	<p>czyli odciążenie okolicznych osiedli z ruchu przelotowego. Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami. Przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.</p>
6	<p>Inwestycja krytyczna, szkoda, że tak późno i wielka szkoda, że nie będzie przedłużeniem technicznym al. Hallera i ul. Nowaka-Jeziorańskiego, czyli nie będzie mieć dwóch pasów ruchu na wzór wcześniejszych ulic i Bolesława Krzywoustego, do którego będzie „wpadać”.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym osiągnięte zostałyby podobne efekty, czyli odciążenie okolicznych osiedli z ruchu przelotowego. Aleja Północna</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
		nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd pomiędzy osiedlami. Przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.
7	<p>Przede wszystkim uważam, że droga jednojezdniowa jest zdecydowanie niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Będzie non stop zakorkowana, a w przypadku wypadku zupełnie nieprzejezdna. Uważam, że tak duża inwestycja powinna mieć określone chociażby planowane terminy realizacji.</p> <p>Mieszkam na osiedlu Polanowice – Poświętne – Ligota i tutejsze drogi są zdecydowanie nieprzystosowane do obecnego ruchu samochodowego. Prognozy ruchu drogowego prezentowane na konsultacjach są zdecydowanie zaniżone (mam widok z okna na ul. Milicką i obserwuję, jak wszyscy użytkownicy ruchu z trudem poruszają się po niej). Wbrew</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym osiągnięte zostałyby podobne efekty, czyli odciążenie okolicznych osiedli z ruchu przelotowego. Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd między osiedlami. Przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	<p>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).</p>	
8	<p>Uważam, że błędem jest projektowanie alei 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 – Długołęka). Informacja, że układ jednojezdniowy przeniesie prognozowane obciążenie do 2033 r., nie jest przekonująca, gdyż oznacza to perspektywę może 5-6</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Przy prawdopodobnie podwójnym koszcie inwestycyjnym osiągnięte zostałyby podobne efekty, czyli odciążenie okolicznych osiedli z ruchu przelotowego. Aleja Północna nie ma być obwodnicą miasta, ale ulicą umożliwiającą przejazd między osiedlami. Przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.</p>



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	lat po zakończeniu inwestycji, czyli bardzo krótką.	
9	<p>Brak odpowiedniej szerokości jezdni może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników i użytkowników drogi, szczególnie w przypadku występowania trudnych warunków atmosferycznych.</p> <p>Ograniczenie szerokości jezdni może utrudnić przejazd pojazdów specjalnych, takich jak ciężarówki, karetki czy pojazdy wojskowe i pogorszyć komfort jazdy.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Układ jednojezdniowy zapewnia możliwość przejazdu pojazdów specjalnych i uprzywilejowanych.</p>
10	<p>Na odcinku między ul. Żmigrodzką a ul. Kamieńskiego ulica powinna zostać zbudowana w formacie 2 jezdnie po dwa pasy. Ten krótki fragment stanowi istotne połączenie osiedli Polanowice, Poświętne oraz szpitala przy ul. Kamieńskiego z zachodnią częścią miasta.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Układ z dwoma jezdniami nie ma uzasadnienia. Prognoza ruchu pokazała, że jedna jezdnia przeniesie prognozowane obciążenia ruchem aut w perspektywie do 2033 r.</p>
11	<p>Przynajmniej w przekroju 2+2 powinny być budowane bezkolizyjne węzły z ulicami: Kamieńskiego, Redycką, nową Kanonierską oraz Bolesława</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Bezkolizyjne skrzyżowania oraz dwie jezdnie nie mają uzasadnienia. Prognozy ruchu wskazują na obciążenia, które przeniosą</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	<p>Krzywoustego. Wrocław powinien patrzeć, jak rozwiązuje lub co buduje się w miastach podobnej wielkości w Europie. Zatem benchmarkiem dla Wrocławia powinny być w Europie: Antwerpia, Rotterdam, Norymberga, Dusseldorf, a w Polsce Kraków czy Łódź. I choćby w takiej Łodzi czy Krakowie mamy obwodnice wokół 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 Śródmiejska 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.</p>	<p>skrzyżowania jednopoziomowe oraz układ jednojezdniowy alei.</p>
12	<p>Potrzebne są dwa pasy ruchu. Przynajmniej na odcinku Żmigrodzka – Kamieńskiego. Bardzo duże tereny wykupione</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Przekrój jednojezdniowy jest wystarczający dla przeniesienia</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	<p>przez deweloperów z planowanymi lub/ i rozpoczętymi budowami bloków wielorodzinnych, oraz duże tereny gminny przeznaczone na budowę wielorodzinną – zwiększy to gwałtownie liczbę mieszkańców i mieszkańek osiedla nawet w szacunkach o 25000 ludzi (jedna tylko inwestycja deweloperska jest przewidziana na 11000 osób). 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.</p>	<p>prognozowanego ruchu. Prognoza uwzględnia, oprócz innych inwestycji drogowych, które zostaną zrealizowane do 2029 r., także zmiany demograficzne oraz zmiany zachowań komunikacyjnych.</p>
13	<p>Planowana obecnie droga będzie używana przez całą gminę Długołęka, co w przypadku drogi jednojezdniowej oznacza permanentny korek.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Rozwiązania projektowe zostały oparte o prognozy ruchu uwzględniające ruch w otoczeniu miasta i generowany przez gminy sąsiednie.</p>
14	<p>Ogólnie jednojezdniowa wersja wydaje się optymalna, aby odciążać</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	małe osiedlowe drogi, a jednocześnie stworzyć jedyne sensowne połączenie Kowal z AOW.	
15	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.	Dziękujemy za opinię.
16	W przypadku budowy alei Północnej jednak w przekroju 1+1 to może wybudować ją tak, by ciągi pieszo-rowerowe były najszersze, jak to możliwe oraz zrobić nasadzenia tak, by w przypadku rozbudowy do przekroju 2+2 nie trzeba było przebudowywać tych ciągów oraz likwidować nasadzeń. I budować tę jedną jezdnię tak, by było ona także położona w sposób umożliwiający budowę drugiej oraz by po wybudowaniu drugiej obok nie	Opinia nieuwzględniona Przekrój jednojezdniowy jest wystarczający dla przeniesienia prognozowanego ruchu. Prognoza uwzględnia oprócz innych inwestycji drogowych, które zostaną zrealizowane do roku 2029 także zmiany demograficzne oraz zmiany zachowań komunikacyjnych.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	potrzebna była jej przebudowa lub by przebudowa była ta była jak najbardziej ograniczona w celu minimalizacji przyszłych kosztów dla podatników i ograniczeń ruchu dla kierowców./ Jeżeli te tereny miasta mają być dalej rozwijane, warto by było zostawić rezerwę terenową pod ewentualną rozbudowę w przekroju dwujezdniowym.	
17	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!	Opinia nieuwzględniona Przekrój jednojezdniowy jest wystarczający dla przeniesienia prognozowanego ruchu. Prognoza uwzględnia oprócz innych inwestycji drogowych, które zostaną zrealizowane do 2029 r. także zmiany demograficzne oraz zmiany zachowań komunikacyjnych.
18	Projekt układu drogowego (szerokości jezdni i liczby pasów ruchu) w oparciu sztywną wytyczną urzędników miejskich o ograniczeniu do jednego pasa ruchu w jednym kierunku wymaga korekty w terenach	Opinia nieuwzględniona Rozwiązania projektowe są w oparciu o prognozy ruchu, co jest działaniem prawidłowym w świetle obowiązujących przepisów.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	<p>zurbanizowanych (Poświętne) ze względu na zaniżoną prognozę ruchu na projektowanym odcinku, a także na ul. Kamieńskiego.</p> <p>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, zielenie powinny uwzględniać możliwość łatwego poszerzenia jezdni w przypadku błędnych założeń projektowych.</p>	
19	<p>Proszę o uwzględnienie przerywanej linii na środku jezdni do wjazdu do budynku 224 i 224A (możliwość skrętu za skrzyżowaniem – kierunek Krzyżanowice – do budynku 224).</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Propozycja zostanie rozważona w trakcie opracowania i zatwierdzania organizacji ruchu.</p>
20	<p>Zastanawia mnie (a nie jest podany do wiadomości) wpływ nowej drogi</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Projektant przeanalizował</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	na drożność ul. Bolesława Krzywoustego, szczególnie buspasa na odcinku od C.H. Korona do przystanku Brucknera.	szczegółowo przepustowości dla skrzyżowań alei Północnej i ul. Bolesława Krzywoustego oraz skrzyżowania ulicy Bolesława Krzywoustego, alei Poprzecznej i ul. Brücknera z uwzględnieniem buspasa. Materiał jest w dyspozycji Inwestora.
21	Proszę o potwierdzenie lub zaprzeczenie, że wyjazd z ul. Polanowickiej w kierunku AOW będzie zamknięty oraz że przejazd kolejowy na al. Poprzecznej będzie dostępny tylko dla komunikacji zbiorowej.	Opinia uwzględniona Budowa alei Północnej nie wpływa na organizację ruchu na ul. Polanowickiej. Rozwiązania projektowe zakładają udostępnienie przejazdu kolejowego na al. Poprzecznej wyłącznie dla komunikacji zbiorowej oraz ruchu pieszego i rowerowego.
22	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.	Opinia uwzględniona W pasie drogowym zostaną uwzględnione odpowiednie rozwiązania, polegające na doprowadzeniu wjazdu dla służb miejskich w celu wywozu odpadów, ratownictwa medycznego oraz wjazdu użytkowników działek.
23	Miasto nie przemyślało, nikt nie pofatygował się chyba przejechać	Opinia nieuwzględniona Zadaniem alei Północnej jest



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	ul. Kamieńskiego z rana (ot, choćby lewoskręt, którego nie ma do szpitala – auta wjeżdżające do szpitala blokują ul. Kamieńskiego z rana na kilkaset metrów).	poprawa płynności ruchu w północnej części miasta. Nowa inwestycja na pewno będzie miała korzystny wpływ na sytuację na ul. Kamieńskiego. Niezależnie od tego zakres przebudowy ul. Kamieńskiego nie obejmuje rejonu szpitala. Ten jest oddalony o ok. 800 m od rejonu inwestycji.
24	Droga powinna mieć dwie jezdnie po dwa pasy ruchu i podniesioną prędkość do 70 km/h.	Opinia nieuwzględniona Przekrój jednojezdniowy jest wystarczający dla przeniesienia prognozowanego ruchu. Nie jest planowane podniesienie dopuszczalnej prędkości ruchu do 70 km/h z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
25	Aleja Północna powinna być zaprojektowana dla prędkości 70-100 km/h i taka minimalna prędkość powinna obowiązywać na całej długości drogi.	Opinia nieuwzględniona Względy bezpieczeństwa ruchu nie pozwalają na podniesienie prędkości dopuszczalnej powyżej 70 km/h. Ponadto przepisy nie przewidują możliwości podniesienia prędkości dopuszczalnej powyżej 70 km/h w terenie zabudowanym.
26	Proszę uwzględnić fakt, że to jest jednak forma obwodnicy i limit	Opinia nieuwzględniona Nie jest planowane podniesienie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	prędkości powinien być podniesiony do 60km/h.	dopuszczalnej prędkości ruchu do 60 km/h z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
27	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.	Opinia częściowo uwzględniona W projekcie sygnalizacji świetlnej zostanie przewidziana koordynacja skrzyżowań dla prędkości potoku pojazdów równej lub zbliżonej do prędkości dopuszczalnej, w zależności od możliwości lokalnych sterowania.
28	Na al. Poprzecznej znajduje się rondo z pozostawioną trzecią 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?	Wyjaśnienie Celem wyprowadzenia trzeciego wlotu jest umożliwienie wprowadzenia obsługi terenów sąsiadujących z budową realizowaną w ramach tej inwestycji. Oprócz tego w przypadku decyzji w przyszłości o realizacji połączenia od alei Północnej w kierunku węzła Wrocław Psie Pole będzie można wykorzystać zaprojektowany wlot na zorganizowanie w tym miejscu podłączenia nowej drogi – łącznika Pawłowickiego. Taki przebieg łącznika przewiduje Studium (jeden



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
		z wariantów rezerwy perspektywicznej).
29	Pod koniec konsultacji padło zdanie, że al. Poprzeczna zostanie wyłączona dla ruchu aut , ale tam nie jeżdżą żadne autobusy. Chyba większy sens ma pozostawienie dwóch ulic przejezdnych, żeby rozładować Poprzącą, ale nie zamykać jej całkowicie.	Opinia nieuwzględniona Obecnie w ciągu al. Popręczonej nie jest możliwe wprowadzenie linii autobusowej ze względu na długie oczekiwanie na przejeździe kolejowym i tworzącą się przed przejazdem kolejkę aut. Wyprowadzenie ruchu samochodowego z al. Popręczonej przed przejazdem uwolni korytarz dla komunikacji zbiorowej, więc autobus będzie wstrzymywany wyłącznie na czas przejazdu pociągu. Pozostawienie dwóch korytarzy (istniejącego przejazdu i nowego wiaduktu nad linią kolejową) nie rozwiąże problemu, a tylko zwiększy liczbę użytkowników dróg, przez co wprowadzenie połączenia autobusowego przez al. Popręczonej może stać się nieefektywne i zniechęcające dla pasażerów/ pasażerek. Dla przyszłej komunikacji zbiorowej i zintegrowania z koleją będą realizowane przystanki



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
		autobusowe w bezpośrednim sąsiedztwie przejazdu kolejowego.
30	Czy kierunki ruchu będą od siebie oddzielone w jakichś miejscach barierą? Jeśli tak, to proszę mieć na względzie motocyklistów/ motocyklistki i nie stosować barier linowych tylko bezpiecznych dla tego typu użytkowników/ użytkowniczek ruchu tj. rolek lub w przypadku standardowych barier to zasłoniętych przesł od dołu.	Opinia nieuwzględniona Z uwagi na jednojezdniowy przekrój drogi z zasady nie przewiduje się stosowania barier między kierunkami ruchu.
31	Wszystko wskazuje na to, że najważniejszą decyzję (zwięźlenie trasy) podjęto bez konsultacji, pomimo wieloletnich planów i starań mieszkańców i mieszkanek o ich realizację.	Wyjaśnienie Podstawą do przyjęcia przekroju jest prognoza ruchu. Dane o obciążeniu ruchem nowej trasy wskazywały na wystarczalność przekroju jednojezdniowego.
32	Znowu wycinane na potęgę drzewa, żeby wpakować więcej betonu niż trzeba. Tam chyba parady pieszo-rowerowe mają się odbywać, bo poza jezdnią jeszcze 5 m szerokości.	Wyjaśnienie Aleja Północna będzie wyposażona z jednostronnie prowadzony chodnik oraz drogę dla rowerów. Szerokości elementów pasa drogowego zostały przyjęte według przepisów technicznych oraz standardów miejskich. Wzdłuż alei Północnej droga dla rowerów to połączenie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
		rowerowe główne o charakterze tranzytowym a więc ma także wysokie parametry użytkowe i jest odseparowana od chodnika. Przyjęty przekrój nowoprojektowanej alei Północnej zakłada minimalizację wycinek oraz obszarów zabudowanych nawierzchniami nieprzepuszczalnymi. Niezbędne wycinki zostaną skompensowane nowymi nasadzeniami.
33	Utrzymanie ograniczenia prędkości maksymalnie do 50km/h na całym odcinku alei Północnej oraz zakaz poruszania się po niej TIR-ów.	Opinia częściowo uwzględniona Zakłada się na alei Północnej prędkość dopuszczalną 50 km/h. Przewiduje się ograniczenia w dostępności dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 18 ton.
34	Na alei Północnej należy wprowadzić odcinkowy pomiar prędkości.	Dziękujemy za opinię.
35	Mieszkańcom i mieszkankom Sołtysowic nie chodzi tylko o udrożnienie ruchu, ale też o jego spowolnienie. Przy ul. Redyckiej nie da się żyć, mamy popękane domy, przez ruch samochodowy nie można spać (inne miasta w Polsce podają,	Opinia uwzględniona Realizacja alei Północnej spowoduje znaczny ubytek ruchu na ul. Redyckiej, która będzie pełnić wtedy funkcję połączenia typowo lokalnego.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	że ul. Redycka jest obwodnicą i jest tam puszczany tranzyt). Liczba samochodów powinna być tam zmniejszona.	
36	Należy wykupić więcej ogródków działkowych i poszerzyć drogę.	Wyjaśnienie Zakres do likwidacji ogródków działkowych zależy jest od ich kolizji z nowoprojektowaną Aleją Północną. W celu minimalizacji wpływu realizacji nowej inwestycji na otaczający stan istniejący dążono do minimalizacji likwidacji ogródków działkowych tylko tych bezpośrednio kolidujących z projektowaną Aleją Północną.
37	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 kilkukrotnie wymiar planowanych jezdni). Dodatkowo, na drodze "tranzytowej" planują Państwo siedem skrzyżowań wraz z sygnalizacją świetlną i zbiorkom. Mieszkańcy od lat czekają na drogę i	Wyjaśnienie Prognoza ruchu, w oparciu o którą przeprowadzono analizę ruchową, pochodzi z Wrocławskiego Modelu Ruchu i została opracowana przez Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia. Źródłem danych do stworzenia Modelu były Kompleksowe Badania Ruchu z 2018 r. , których szczegółowy opis oraz wyniki udostępnione są na stronie Biuletynu Informacji



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	<p>oczekiwali co najmniej dwupasmowe drogi. Projektowany projekt drogi przewiduje prędkość 50km/h, podczas gdy opiewa drogi wlotowe z prędkością dopuszczalną 70km/h (Obwodnica Śródmiejska, Bolesława Krzywoustego). W tym momencie na osiedla północne jedyne trasy prowadzą przez wąskie gardła – wiadukt na Boya-Żeleńskiego, przejazd na al. 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.</p>	<p>Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Przekrój jednojezdniowy jest wystarczający dla przeniesienia prognozowanego ruchu. Nie jest planowane podniesienie dopuszczalnej prędkości ruchu do 70 km/h z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Aleja Północna będzie wyposażona w jednostronnie prowadzony chodnik oraz drogę dla rowerów. Szerokości elementów pasa drogowego zostały przyjęte według przepisów technicznych oraz standardów miejskich. Wzdłuż alei Północnej droga dla rowerów to połączenie rowerowe główne o charakterze tranzytowym a więc ma także wysokie parametry użytkowe i dlatego też jest odseparowana od chodnika.</p>
38	<p>Proszę o konsultację projektu z pogotowiem ratunkowym w kontekście dojazdu do szpitali (ul. Koszarowa oraz ul. Kamieńskiego).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Aleja Północna będzie drogą publiczną usprawniającą istniejący system dróg, jej przebieg jest określony w MPZP. W obecnym układzie sieci drogowej dojazd do wspomnianych szpitali jest</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
		zapewniony, a budowa nowej ulicy tego stanu nie pogarsza.
39	Przydałby się pas awaryjny/ "rozbiegówka" od ul. Bolesława Krzywoustego i przy ul. Poświęckiej.	Opinia nieuwzględniona Pas awaryjny jest elementem dróg wyższej klasy, nie wymaganym dla alei Północnej. Aleja Północna posiada prawidłowe parametry dla tej klasy drogi.
40	Podłączenie ul. 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 jedno auto na godzinę a po podłączeniu alei będzie przejeżdżać sto aut na godzinę. Proszę mieć na uwadze dzieci, które licznie	Opinia nieuwzględniona Przebudowa ul. Sołtysowickiej jest poza zakresem budowy alei Północnej.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
	przyjeżdżają tam na treningi. Trzeba zadbać o bezpieczeństwo tego odcinka. Dodatkowo proszę pomyśleć o parkingu dla rodziców, którzy czekają na swoje dzieci.	
41	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.	Dziękujemy za opinię.
42	W przypadku konieczności etapowania budowy alei Północnej oczekujemy wybudowania całego odcinka drogi od ul. Bolesława Krzywoustego (wiadukt nad torami) do skrzyżowania z ul. Redycką (za pętlą autobusową) w jednym etapie.	Dziękujemy za opinię.

Opinie dotyczące hałasu i zanieczyszczeń

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	Wzdłuż zabudowań, od ulicy	Wyjaśnienie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Sołtysowickiej do planowanego mostu nad kanałem Sołtysowickim, wnioskuje o montaż ekranów akustycznych.	Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2	Oczywiste są oczekiwania dotyczące gęstych nasadzeń zieleni pochłaniającej zanieczyszczenia drogowe i wpływającej na estetykę otoczenia i komfort mieszkańców oraz uczestników ruchu	Opinia uwzględniona W ramach projektu są planowane liczne nasadzenia zieleni wzdłuż nowoprojektowanej alei Północnej jak i terenach sąsiadujących.
3	Postuluje o ekrany akustyczne pokryte zimozielonymi pnączami oraz pachnącymi pnączami.	Opinia uwzględniona Ekran dźwiękochłonne w przypadku ich lokalizacji od strony północnej zostaną obsadzone pnączami typu bluszcz pospolity, natomiast w przypadku ich lokalizacji od strony południowej pnączami typu winobluszcz. Zastosowanie pnączy zimozielonych w znacznym stopniu poprawi estetykę ekranów akustycznych jak również wpłynie na ich parametry pochłaniające i rozpraszające odbicia dźwięku od płaszczyzny ekranów.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
4	Prosimy zadbać o jak największe wygłuszenie hałasu 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 Sołtysowice./Ważna jest ochrona akustyczna i świetlna lasu Sołtysowickiego.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5	Projekt przebiega bardzo blisko ulic Torfowej, Gimnazjalnej, Bagatela i niewątpliwie będzie bardzo uciążliwy dla mieszkańców i mieszkanki ze względu na hałas, który obecnie jest słyszalny od drogi S8.	Dziękujemy za opinię.
6	Zabierzcie spokój mieszkańcom/ mieszkankom, gdyż w projekcie nie są przewidziane żadne ekrany w stronę osiedli. To zaprzeczenie idei zrównoważonego transportu i rozwoju miasta. Przykro patrzeć jak niszczyte zieleń.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
7	Wnioskuje o wybudowanie trasy z	Wyjaśnienie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	odpowiednim wygłuszeniem, tak aby hałas nie dobiegał do znajdujących się w pobliżu osiedli przy ul. Ałunowej i Starościńskiej.	Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
8	Wnioskujemy 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.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
9	Odcinek nowej drogi od ul. Poświęckiej do ul. Kamieńskiego, z uwagi na zabudowę mieszkaniową, powinien znajdować się w rygorze ograniczonej dozwolonej prędkości	Opinia uwzględniona Zakłada się na alei Północnej prędkość dopuszczalną 50km/h. Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	dla pojazdów oraz poziomu emitowanego przez nie hałasu oraz obudowany ekranami dźwiękochłonnymi na całej długości.	hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
10	Blisko bloków na ul. Kowarzyka i ul. Kamieńskiego nie widać żadnych ekranów akustycznych - dlaczego?	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
11	Uważam że na odcinku prowadzącym drogę zaraz za skrzyżowaniem ul. 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 związanego z nią zapylenia i spalin. Drzewa powinny być odmianami szybko rosnącymi w tym część brzozy, duże platany. Kierując się bardziej nowoczesnym	Wyjaśnienie Projekt zieleni jest obecnie w początkowej fazie opracowania, ale założenia do projektu są następujące: wprowadzenie możliwie jak największej ilości nowych drzew i krzewów, szpalery drzew mają składać się z gatunków odpornych na zanieczyszczenia i trudne warunki miejskie oraz szybko rosnących. Zakłada się także wprowadzenie wielu gatunków, tak by unikać monokultury i zapewnić możliwie największą bioróżnorodność.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>podejściem do budowy takiej drogi obok już istniejących zabudowań, należy na pierwszym miejscu postawić problem związany z jej uciążliwością dla mieszkańców/ mieszkanki 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 niezbędne 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.</p>	
12	<p>Jako mieszkaniec jednego z bloków mieszkalnych przy ul. Czartoryskiego, który będzie bezpośrednio graniczył z drogą, chciałbym zwrócić uwagę na odizolowanie drogi od zabudowań</p>	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	żywym ekranem akustycznym (drzewami, krzewami) i innego rodzaju nasadzeniami, które chociaż w pewnym stopniu zniwelują ilość hałasu dochodzącą do zabudowań.	
13	Potrzebne są ekrany na wysokości osiedla pod Platanami, Triada i Formy Archikomu.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
14	Postuluję o postawienie ekranów akustycznych w wysokości 4-5m od strony alei Północnej. a działki nr 25/7 (ul. Kamieńskiego 224) zgodnie z pierwotnym projektem.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
15	Konieczna jest wyciszona nawierzchnia drogi (przynajmniej na wysokościach zabudowy wielorodzinnej).	Opinia uwzględniona Wyciszenie nawierzchni drogi będzie rozważane jako jeden z elementów pozwalających ograniczyć poziom hałasu komunikacyjnego.
16	Jestem mieszkańcem bloku położonego przy ul. Ramiszowskiej 9-11. Istotne jest dla mnie przede	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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.	
17	Dotyczy odcinka od ul. Falzmanna do ul. Poświęckiej: postuluję o założenie barier energochłonnych, dodatkowo można zasadzić dodatkowy szpaler drzew, aby osłonić budynki mieszkalne (Poświęcka 17-17d) od trasy.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja barier energochłonnych będzie wynikała z wymogów przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewidziano również nasadzenia zieleni.
18	Proszę o udzielenie następujących informacji: czy mieszkańcy/mieszkancki otrzymają odszkodowania w przypadku obniżenia wartości gruntów spowodowanego hałasem i	Wyjaśnienie Na podstawie art. 36 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym właściciele/przeznaczeni i użytkownicy/



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	obniżeniem walorów estetycznych otoczenia.	użytkowniczkę wieczyści nieruchomości, leżących na obszarze uchwalonego lub zmienionego planu miejscowego, mają możliwość skorzystania z ochrony prawnej zagwarantowanej przez wskazaną ustawę. W toku prac projektowych przeprowadzone zostały specjalistyczne analizy w zakresie występowania potencjalnych uciążliwości akustycznych. Na podstawie analiz dobrane zostały działania minimalizujące oddziaływanie akustyczne, gwarantujące, iż na terenach podlegających ochronie akustycznej zostaną dotrzymane obowiązujące standardy akustyczne.
19	Od razu należy zaprojektować ekrany dźwiękochłonne na łączniku do al. Poprzecznej na osiedlu przy ul. Przejazdowej jak i przy skrzyżowaniu al. Poprzeczna/ ul. Kanonierska.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
20	Uważam, że wzdłuż ul. 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/ mieszkańek.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
21	Ważne by na odcinku od skrzyżowania z ul. Redycką do skrzyżowania z ul. Kamieńskiego powstały ekrany od strony Polanowic by osłonić zabudowania na ul. Starościńskiej, Ałunowej i Ługowej.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
22	Mieszkańcy i mieszkanki ul. Ługowej i ul. Kamieńskiego wnoszą o zabudowę jezdni alei oszklonym tunelem na wzór tunelowych tras w Warszawie, które doskonale tłumią hałas dużo lepiej aniżeli ekrany.	Opinia nieuwzględniona Na alei Północnej od strony północnej (ul. Ługowej) przepisy nie wymagają stosowania ochrony akustycznej w postaci ekranów, tym bardziej oszklonych tuneli. Funkcja projektowanej alei Północnej jest zupełnie inna, aniżeli przywołanych tras tranzytowych w Warszawie.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		Zastosowanie oszklonych tuneli, w przypadku alei Północnej, nie będzie konieczne, gdyż droga ta nie będzie powodowała tak dużej uciążliwości akustycznej, jak przywołane trasy tranzytowe w Warszawie.
23	Wzdłuż alei Północnej, na pasach zieleni, powinny zostać usypane wały tłumiące hałas.	Wyjaśnienie Elementem tłumiącym hałas pochodzący z ruchu po Alei Północnej będą ekrany akustycznych.
24	Obecnie dolina Widawy w międzywalu 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.	Wyjaśnienie Obowiązujące przepisy nie wymagają stosowania ekranów dźwiękochłonnych od strony doliny Widawy. Ewentualny wymóg zastosowania ekranów od tej strony może wskazać decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.
25	Wnioskuje o zainstalowanie ekranów dźwiękochłonnych i pochłaniających spaliny na	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	wysokości zabezpieczających ul. Redycką 90.	hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
26	Ekran akustyczny musi być wybudowane na odcinku przy Sołtysowicach od firmy Fonbud do wiaduktu nad torami (okolice ul. Kanonierskiej).	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
27	Postuluję o zastosowanie technologii wykonania nawierzchni, która uwzględni obniżenie hałasu ruchu kołowego.	Opinia uwzględniona Wyciszenie nawierzchni drogi będzie rozważane jako jeden z elementów pozwalających ograniczyć poziom hałasu komunikacyjnego. Należy przy tym pamiętać, iż skuteczność cichych nawierzchni jest największa dla ruchu o dużych prędkościach, a w przypadku alei Północnej ruch samochodowy będzie poruszał się z relatywnie niską prędkością. Niemniej jednak, tam, gdzie znajdzie to uzasadnienie, zastosowane zostaną nawierzchnie o zmniejszonej emisyjności hałasu.
28	Ważne jest również by w trakcie realizacji prac unikać stosowania w jednym czasie urządzeń mogących	Opinia uwzględniona Wyciszenie nawierzchni drogi będzie rozważane jako jeden z elementów



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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.	pozwalających ograniczyć poziom hałasu komunikacyjnego. Wykonawca robót zostanie zobowiązany do przestrzegania obowiązujących przepisów BHP w zakresie natężenia hałasu.
29	Niepokojące jest to, że od ul. Sołtysowickiej do następnego, planowanego skrzyżowania zbliżenie się do zabudowy mieszkalnej na odległość mniejszą niż 100 m. Nawet nie zaproponowano ekranów dźwiękochłonnych.	Wyjaśnienie Dokładna lokalizacja ekranów akustycznych wyniknie z obliczeń hałasu oraz zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Opinie dotyczące przyrody i zieleni

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	Rekompensata młodymi drzewkami to nic w porównaniu do starodrzewu, który zostanie wycięty. Więc zrobimy wszystko, co w naszej	Opinia uwzględniona W celu ochrony istniejącego drzewostanu, wykonano wyprzedzająco szczegółową



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>mocy, żeby to, co zostanie, było w jak najlepszym stanie. Dobrym pomysłem byłoby postawienie ścianek pochłaniających dźwięki oraz poszerzeniu lasu, gdzie to możliwe (dosadzenie drzew). Proszę również pamiętać, że zwierzęta przebiegają z dzikiego lasu (doliny Widawy) do Lasu Sołtysowickiego na wysokości kanału. Trzeba zabezpieczyć ten teren, żeby tego nie robiły. Tunel dla płazów Państwa projektu to za mało, ponieważ tamtędy przebiegają dziki i sarny./ Skala wycinki drzew przeraża, a każde z tych drzew jest cenne. Zanim nasadzenia skompensują wartość wyciętych drzew miną dekady.</p>	<p>inwentaryzację dendrologiczną wraz z waloryzacją drzew. Pozwoli to, tam gdzie jest to możliwe, podjąć działania polegające na ochronie drzew dużych, cennych i w dobrym stanie zdrowotnym, takie jak np. prowadzenie ciągów komunikacyjnych tak, aby drzewa nie były z nimi kolizyjne, zastosowanie indywidualnych rozwiązań technicznych przy drzewach jak np. nawierzchnie przepuszczalne, obrzeża kotwione punktowo, bezrozkopowe układanie sieci. Są także planowane nowe nasadzenia, w ilości znacznie większej niż przewidziana wycinka. Trwają także rozmowy na temat pozyskania dodatkowych terenów pod nasadzenia kompensacyjne/leśne w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, które miałyby na celu stworzenie możliwie jak największej powierzchni nowych terenów zielonych. Rodzaj zabezpieczenia</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		przed dużymi zwierzętami (dzik, sarna) zostanie ustalony na etapie decyzji środowiskowej.
2	<p>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, by mogły swobodnie migrować. Powinno się też nasadzić w okolicy rekompensacje za wycięte drzewa, krzewy i zabrane tereny trawiaste, żeby nie ucierpiały na tym rośliny i korzystające z nich 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.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Są planowane nowe nasadzenia, w ilości znacznie większej niż przewidziana wycinka. Ponadto trwają rozmowy nt. pozyskania dodatkowych obszarów przyległych do alei Północnej, które umożliwiłyby np. stworzenie zwartych, wielopiętrowych terenów zieleni o charakterze izolacyjnym i leśnym. Tego typu nasadzenia, które zapewniałyby kompensatę za usuniętą roślinność, przyczyniałyby się także do zwiększenia bioróżnorodności i niwelowałyby uciążliwości związane z ruchem drogowym. Wykonawca nasadzeń będzie zobowiązany do ich minimum 3 letniej pielęgnacji i gwarancji. Po tym okresie drzewa i krzewy przejdą pod opiekę Zarządu Zieleni Miejskiej. Rodzaj i ilość</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		zabezpieczeń przed zwierzętami zostanie określona na etapie decyzji środowiskowej i podczas opracowywania projektu budowlanego.
3	Inwestycja niszczy tereny zielone (ogródki działkowe) przylegające do obecnej trasy pieszo - rowerowej oraz las, który jest miejscem odpoczynku mieszkańców i domem dla wielu zwierząt.	Wyjaśnienie Priorytetem przyświecającym idei budowy alei Północnej jest wyjście naprzeciw potrzebom mieszkańców i mieszkanek okolicznych osiedli w celu uspokojenia ruchu na lokalnych ulicach osiedlowych, a co za tym idzie obniżenie hałasu oraz poprawa bezpieczeństwa. W ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów praktycznie wzdłuż całej projektowanej drogi. W granicach pasa drogowego byłyby to nasadzenia szpalerowe, które są zgodne z przepisami i nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto trwają rozmowy nt. pozyskania dodatkowych obszarów przyległych



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		do alei Północnej, które umożliwiłyby np. stworzenie zwartych, wielopiętrowych terenów zieleni o charakterze izolacyjnym i leśnym. Tego typu nasadzenia, które zapewniałyby kompensatę za usuniętą roślinność, przyczyniałyby się także do zwiększenia bioróżnorodności i niwelowałyby uciążliwości związane z ruchem drogowym.
4	Projekt zakłada wycinkę dużej ilości drzew i będzie przebiegał w bezpośrednim bliskości Lasu Sołtysowickiego, który obecnie służy jako miejsce wypoczynku dla mieszkańców i mieszkańek nie tylko Sołtysowic, ale innych dzielnic Wrocławia. /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	Wyjaśnienie W ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów praktycznie wzdłuż całej projektowanej drogi. W granicach pasa drogowego byłyby to nasadzenia szpalerowe, które są zgodne z przepisami i nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto trwają rozmowy nt. pozyskania dodatkowych obszarów przyległych do alei Północnej, które umożliwiłyby np. stworzenie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	okolicznych mieszkańców/ mieszkanek i stanowczo sprzeciwiam się planowanemu przebiegowi tej drogi.	zwartych, wielopiętrowych terenów zieleni o charakterze izolacyjnym i leśnym. Tego typu nasadzenia, które zapewniałyby kompensatę za usuniętą roślinność, przyczyniałyby się także do zwiększenia bioróżnorodności i niwelowałyby uciążliwości związane z ruchem drogowym.
5	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.	Opinia uwzględniona Organizacja robót zostanie opracowana przy uwzględnieniu minimalizacji szkodliwego oddziaływania na ludzi i zwierzęta. Dokładne wymogi określi decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. Na podstawie raportu z inwentaryzacji przyrodniczej dla inwestycji zostaną zaproponowane przejścia dla płazów i małych zwierząt.
6	Budowa obwodnicy zabiera ludziom przyrodę. Piękna i obfita zieleń, zbiorniki wodne służące	Opinia uwzględniona Organizacja robót zostanie opracowana przy uwzględnieniu



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>rozwojowi flory i fauny a także mieszkańcom/ mieszkankom, 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.</p>	<p>minimalizacji szkodliwego oddziaływania na ludzi i zwierzęta. Dokładne wymogi zostaną określone decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. Inwestycja nie jest prowadzona w pobliżu pomników przyrody.</p>
7	<p>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./Przeprowadzenie</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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.	
8	Jestem przeciwny inwestycji, ponieważ zniszczy ona naturalne środowisko płaza objętego w Polsce ścisłą ochroną - Kumaka Nizinnego.	Wyjaśnienie Organizacja robót zostanie opracowana przy uwzględnieniu minimalizacji szkodliwego oddziaływania na ludzi i zwierzęta. Dokładne wymogi określi decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.
9	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.	Opinia uwzględniona Organizacja robót, rodzaj zabezpieczenia przed dużymi zwierzętami (dzik, sarna) zostaną opracowane przy uwzględnieniu minimalizacji szkodliwego oddziaływania na ludzi i zwierzęta. Dokładne wymogi określi decyzja o



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.
10	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".	Wyjaśnienie Priorytetem przyświecającym budowie alei Północnej jest wyjście naprzeciw potrzebom mieszkańców okolicznych osiedli w celu uspokojenia ruchu na lokalnych ulicach osiedlowych, a co za tym idzie obniżenie hałasu oraz poprawa bezpieczeństwa. W ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów praktycznie wzdłuż całej projektowanej drogi. W granicach pasa drogowego byłyby to nasadzenia szpalerowe, które są zgodne z przepisami i nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto trwają rozmowy nt. pozyskania dodatkowych obszarów przyległych do alei Północnej, które umożliwiłyby np. stworzenie zwartych, wielopiętrowych terenów



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		zieleni o charakterze izolacyjnym i leśnym. Tego typu nasadzenia, które zapewniałyby kompensatę za usuniętą roślinność, przyczyniałyby się także do zwiększenia bioróżnorodności i niwelowałyby uciążliwości związane z ruchem drogowym.
11	Doceniam minimalną ingerencję w zielen 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.	Dziękujemy za opinię.
12	Klin przy działkach Ramiszowska 9 i 11 – potrzebne są gęste nasadzenia z zieleni zimozielonej [drzewa wysokie (np. świerk serbski), krzewy (np. rododendrony), podszyt]./Na projekcie widzę, że pomiędzy drogą, chodnikiem i ścieżką rowerową a płotem Ramiszowskiej 9-11 będzie trochę wolnego miejsca. Czy jest	Opinia częściowo uwzględniona W tym rejonie zakres inwestycji jest zdefiniowany przez linie rozgraniczające teren, określone przez Decyzję nr 6/2010 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 06.10.2010 r. i obszary wykraczające poza te linie nie mogą być zagospodarowywane w ramach



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	możliwość, aby w tym miejscu, bezpośrednio przy płocie zostały posadzone jakieś stale zielone rośliny, np. żywotnik albo czy na tym terenie sama wspólnota mogłaby posadzić takie rośliny.	prac projektowych. Niemniej w ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów praktycznie wzdłuż całej projektowanej drogi. W granicach pasa drogowego byłyby to nasadzenia szpalerowe, które są zgodne z przepisami i nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto trwają rozmowy nt. pozyskania dodatkowych obszarów przyległych do alei Północnej, które umożliwiłyby np. stworzenie zwartych, wielopiętrowych terenów zieleni o charakterze izolacyjnym i leśnym. Tego typu nasadzenia, które zapewniłyby kompensatę za usuniętą roślinność, przyczyniłyby się także do zwiększenia bioróżnorodności i niwelowałyby uciążliwości związane z ruchem drogowym.
13	Inwestycja będzie wymagała wycinki ponad 1000 drzew i to zrozumiałe, ale dobrze byłoby	Opinia uwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>gdyby nowe nasadzenia były blisko mieszkańców i mieszkańek Sołtysowic, 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 siedmioma 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.</p>	<p>Z uwagi na przewidywaną dużą ilość drzew do nasadzeń kompensacyjnych nie jest wykluczone, że część z nich będzie nasadzana w miejscach oddalonych od samej drogi, w tym na terenie osiedla Sołtysowice, na działkach stanowiących własność gminy Wrocław.</p>
14	<p>Ukształtowanie pasów zieleni powinno przebiegać według zasad stosowanych do maksymalnego wygłuszenia i wyłapania pyłów oraz do odzysku wody opadowej.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Na znacznym odcinku drogi planowane są muldy chłonne. W ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów praktycznie wzdłuż całej projektowanej drogi. W granicach pasa drogowego byłyby to nasadzenia szpalerowe, które są zgodne z przepisami i nie stwarzają</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.
15	Potrzebny jest pas zielony dodatkowy od strony południowej chodnika – z posadzoną zielenią zacieniającą.	Opinia uwzględniona W ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów praktycznie wzdłuż całej projektowanej drogi. W granicach pasa drogowego byłyby to nasadzenia szpalerowe, które są zgodne z przepisami i nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto trwają rozmowy nt. pozyskania dodatkowych obszarów przyległych do alei Północnej, które umożliwiłyby np. stworzenie zwartych, wielopiętrowych terenów zieleni o charakterze izolacyjnym i leśnym.
16	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	Opinia uwzględniona W ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów praktycznie wzdłuż całej projektowanej drogi. W granicach pasa drogowego byłyby to



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	zanieczyszczeń (w szczególności ważne w okresie lata przy otwartych oknach, oraz za pomocą zimozielonych w zimie)./Prosimy o nasadzenia warstwowe zieleni izolującej ruch samochodowy oraz duże i wysokie drzewa dające cień.	nasadzenia szpalerowe, które są zgodne z przepisami i nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto trwają rozmowy nt. pozyskania dodatkowych obszarów przyległych do alei Północnej, które umożliwiłyby np. stworzenie zwartych, wielopiętrowych terenów zieleni o charakterze izolacyjnym i leśnym.
17	Postuluję o pozostawienie nasadzeń zieleni-żywopłotu od strony ul. Kamieńskiego 224, pomiędzy ogrodzeniem, a pasem pieszym./Postuluję o zacienienie chodników i ścieżek rowerowych przez drzewa.	Opinia częściowo uwzględniona Istniejący żywopłot w pasie drogowym niestety musi być usunięty z uwagi na budowę ciągu pieszo-rowerowego. Planuje się nowe nasadzenia w na terenie zielonym, który powstanie w miejscu obecnego rowu przydrożnego.
18	Postuluję o zimozielone nasadzenia przy domach wielorodzinnych.	Wyjaśnienie Projekt zieleni jest obecnie w początkowej fazie opracowania. Rozmieszczenie roślin i ich szczegółowy dobór gatunkowy muszą być zgodne z przepisami i nie



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz znajdować się na terenie inwestycji bądź terenie wyznaczonym przez Inwestora.
19	Pod drzewami powinny być posadzone krzewy i rośliny okrywowe.	Wyjaśnienie Projekt zieleni jest obecnie w początkowej fazie opracowania. Rozmieszczenie roślin i ich szczegółowy dobór gatunkowy muszą być zgodne z przepisami, i nie stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz znajdować się na terenie inwestycji bądź terenie wyznaczonym przez Inwestora.
20	Drzewa powinny być sadzone z odmian wysokich, z dużymi koronami tak by maksymalnie natleniały i zacieniały.	Wyjaśnienie Projekt zieleni jest obecnie w początkowej fazie opracowania, ale założenia do projektu są następujące: wprowadzenie możliwie jak największej ilości nowych drzew i krzewów, szpalery drzew mają składać się z gatunków odpornych na zanieczyszczenia i



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		trudne warunki miejskie oraz szybkorosnących. Zakłada się także wprowadzenie wielu gatunków, tak by unikać monokultury i zapewnić możliwie największą bioróżnorodność.
21	Podpory estakady oraz ziemię pod estakadą obsadzić pnączami i roślinami zadarniającymi (rośliny niskie, łatwo pokrywające podłoże, na którym rosną – red.) i zrobić odprowadzenie wód opadowych do zasilenia roślinności pod estakadą	Opinia uwzględniona Propozycja zostanie rozważona i takie rozwiązania zostaną wprowadzone w miarę możliwości.
22	Proponuję odprowadzanie wody deszczowej do ogrodów deszczowych czy sztucznych "mokradeł" gdzie może nastąpić filtracja i rozsączenie wód opadowych po okolicy (bez niepotrzebnych zrzutów do rzeki czy kanalizacji). Okolica cierpi z powodu suszy i taki system może też chronić planowane nasadzenia.	Opinia uwzględniona Tam gdzie będzie to możliwe (uwzględniając np. warunki gruntowo-wodne, w tym przepuszczalność gruntu i poziom wody gruntowej) projekt uwzględnia wykorzystanie terenu w celu retencjonowania wód opadowych i roztopowych oraz infiltrację m.in. stosując wzdłuż drogi ogrody deszczowe i muldy chłonne. Trzeba mieć na uwadze bezpieczeństwo



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		konstrukcji drogowej i odprowadzenie wód deszczowych musi mieć charakter przemyślany uniemożliwiając np. podtapianie konstrukcji drogowej lub innej infrastruktury technicznej.
23	Postuluję o 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 żywicznym.	Opinia uwzględniona Tam gdzie będzie to możliwe (uwzględniając np. warunki gruntowo-wodne, w tym przepuszczalność gruntu i poziom wody gruntowej) projekt uwzględnia wykorzystanie terenu w celu retencjonowania wód opadowych i roztopowych oraz infiltrację. Planowane nasadzenia będą dopasowane do lokalnych warunków siedliskowych. Możliwe jest zastosowanie nawierzchni przepuszczalnych przy istniejących drzewach, co przyczyni się do ochrony ich systemu korzeniowego.
24	Czy można w projekcie zawrzeć dodatkową zieleń wokół skrzyżowania na ul. Kamieńskiego?	Wyjaśnienie Zakres inwestycji jest zdefiniowany przez linie rozgraniczające teren,



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Jest tam sporo miejsca wokół, a to razem z ekranami akustycznymi bardzo by pomogło zagospodarować miejsce wokół drogi.	określone przez Decyzję nr 6/2010 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 06.10.2010 r. i obszary wykraczające poza te linie nie mogą być zagospodarowywane w ramach prac projektowych. Projektant rozważy możliwość wprowadzenia zmian.
25	Miasto na ten cel na odcinku od ul. Poświęckiej do ul. 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).	Wyjaśnienie Zakres inwestycji jest zdefiniowany przez linie rozgraniczające teren, określone przez Decyzję nr 6/2010 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 06.10.2010 r. i obszary wykraczające poza te linie nie mogą być zagospodarowywane w ramach prac projektowych. Projektant rozważy możliwość wprowadzenia zmian.
26	Należy pozostawić zielony żywopłot przed ogrodzeniem od ul. Kamieńskiego 224.	Opinia nieuwzględniona Istniejący żywopłot w pasie drogowym niestety musi być usunięty z uwagi na budowę ciągu pieszo-rowerowego.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
27	Nieużytki przy ul. Kątowej należy wykorzystać na wykonanie nasadzeń.	Wyjaśnienie Nasadzenia zostaną wykonane w określonym już decyzją ZRID pasie drogowym, wykorzystując maksymalnie dostępny teren.
28	Jak najwięcej wody powinno być utrzymywane w terenie, a nie odprowadzane do kanalizacji. Woda może posłużyć np. do zasilenia pobliskiego jeziora.	Opinia uwzględniona
29	Przy ulicy Redyckiej są bardzo cenne drzewa. Warto o tym pamiętać.	Dziękujemy za opinię.
30	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	Opinia nieuwzględniona Projektowana droga jest zgodna z zapisami MPZP i nie przebiega w dolinie rzeki Widawa, ograniczonej obecnie wałami przeciwpowodziowymi. Nie jest możliwe przeprojektowanie alei Północnej zgodnie z przedstawionym postulatem.



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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”.</p> <p>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</p>	



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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 klimatu, buforowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych itp.</p>	
31	<p>Minimum na rok przed przystąpieniem do planowanej inwestycji, w celu aktualizacji stanu przyrodniczego oraz lepszej ochrony biotycznych elementów, zaleca się powtórny inwentaryzacje</p>	Dziękujemy za opinię.



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	przyrodniczą.	
32	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.	Opinia uwzględniona System gospodarowania wodami został zaprojektowany w taki sposób, aby nie doszło do zmian stosunków wodnych w obrębie siedlisk przyrodniczych 91E0 oraz 91F0.
33	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.	Dziękujemy za opinię.
34	W przypadku stwierdzonych rdestowców (Reynoutria sp.) należy uwzględnić metody zwalczania zawarte w: Tokarska-Guzik, B., Fojcik, B., Bzdęga, K., Urbisz, A.,	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Nowak, T., Pasierbiński, A., & Dajdok, Z. (2017). Inwazyjne gatunki z rodzaju rdestowiec <i>Reynoutria</i> spp. w Polsce-biologia, ekologia i metody zwalczania. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.	
35	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.	Dziękujemy za opinię.
36	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	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	występujące w obrębie Wrocławia.	
37	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.	Opinia uwzględniona
38	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	Opinia częściowo uwzględniona Dla potrzeb przedsięwzięcia wykonana została inwentaryzacja dendrologiczna, która będzie stanowiła jeden z załączników do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wariant i zakres przesadzenia wytypowanych drzew będzie wybrany przy uwzględnieniu stanu



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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;	zdrowotnego drzew i aspektu ekonomicznego.
39	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	Opinia uwzględniona
40	Z uwagi na fakt, że wiele organizmów jest związanych z martwym drewnem, w przypadku usuwania obumierających lub	Opinia uwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	martwych drzew (tzw. posuszu) należy takie drewno zdeponować w wyznaczonym przez specjalistę entomologa oraz mykologa miejscu.	
41	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.	Opinia częściowo uwzględniona W miarę dostępności materiału rodzimego w lokalnych rodzimych szkółkach.
42	W celu ochrony ekosystemu odstojnika należy przedłużyć przebieg estakady o ok. 100-150 m w stronę Lasu Sołtysowickiego.	Opinia częściowo uwzględniona Ze względów technologicznych nie jest możliwe powiększenie wiaduktu w tak dużym zakresie. Niemniej



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Obecna długość estakady może nie zapewnić swobodnej migracji płazów pomiędzy odstojnikiem za C.H Korona a doliną Widawy.	jednak zaprojektowano przejście dla dużych zwierząt pod estakadą (suche przęsło), które umożliwi swobodną migrację zwierząt pomiędzy odstojnikiem za C.H. Korona a doliną Widawy oraz nieograniczony dostęp do odstojnika od strony Widawy.
43	Należy przewidzieć w projekcie rozwiązania zapobiegające odwodnieniu siedlisk rozrodczych płazów.	Opinia uwzględniona System gospodarowania wodami został zaprojektowany w taki sposób, aby nie doszło do zmian stosunków wodnych w obrębie siedlisk rozrodczych płazów.
44	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	Opinia nieuwzględniona Na wysokości Lasu Sołtysowickiego zaprojektowano przejścia dla małych zwierząt w korpusie drogowym. Budowa przejścia dla dużych ssaków jest niemożliwa ze względów technologicznych (przejście dolne spowodowałoby konieczność znacznego podniesienia niwelety drogi i dodatkowe zajęcie terenu, w tym częściową likwidację zbiorników



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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.</p>	<p>wodnych a przejście górne doprowadziłoby do znacznie większej ingerencji w Las Sołtysowicki, niż jest to projektowane obecnie). Budowa przejścia dla dużych zwierząt była analizowana, jednak wpływ tak dużego obiektu inżynierskiego na walory przyrodnicze byłby znacznie większy, niż zaniechanie budowy przejścia dla dużych zwierząt i zastąpienie go przejściami dla małych zwierząt. Niemniej jednak zgłoszony problem był dyskutowany i analizowany.</p>
45	<p>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</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Uwaga zasadna i została uwzględniona w dokumentacji środowiskowej.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	ogrodzeń betonowych wbudowanych w skarpe 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.	
46	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.	Opinia uwzględniona Na długości doliny Widawy zostaną zaprojektowane ekrany przeciwołśnieniowe ograniczające jednocześnie emisję hałasu i zapobiegające kolizjom z ptakami. Cały projekt przedsięwzięcia został przygotowany w taki sposób aby maksymalnie ograniczyć zjawisko zanieczyszczenia światłem. Przedstawiona uwaga zostanie uwzględniona w toku prac projektowych.
47	Należy zaprojektować drogę tak, żeby wszelkimi sposobami zredukować zanieczyszczenie światłem na obszary przyrodnicze –	Opinia uwzględniona Zostaną przyjęte rozwiązania projektowe ograniczające zanieczyszczenia światłem.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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.</p>	
48	<p>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</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przepusty dla małych zwierząt zostały również rozlokowane na łądzie. Ich lokalizację wskazała analiza raportu z przyrodniczych</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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.</p>	<p>prac terenowych. Dodano trzy przepusty w rejonie Lasu Sołtysowickiego i jeden przepust w rejonie obiektów mostowych na zakolu Kanału Sołtysowickiego (km ok. 3+100).</p>
49	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	Wyjaśnienie Szczegółowe rozwiązania projektowe zostaną opracowane przy uwzględnieniu przywołanej opinii.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	jako wymiary konstrukcyjne przepustu) i zostać skonsultowane z herpetologiem w oparciu o literaturę przedmiotu.	
50	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 mailowy) oraz pogłębienie zbiornika przy moście kolejowym na Widawie, po drugiej stronie wału jak odstoжник (51.146713, 17.093637) – ze względu na potencjalną negatywną zmianę funkcjonalności odstoжnika za C.H. Korona dla płazów – negatywne oddziaływanie światła, hałasu, powstanie bariery migracyjnej etc. i prawdopodobne ograniczenie rozrodu płazów w tym miejscu.	Opinia nieuwzględniona Zaproponowane rozwiązania są bardzo cenne, jednak wykraczają poza zakres przedsięwzięcia, który jest obecnie realizowany.
51	Należy zapewnić właściwą ochronę	Opinia uwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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.</p>	<p>Prace projektowe zostały poprzedzone rocznymi badaniami przyrodniczymi. Na podstawie rocznej inwentaryzacji przyrodniczej zaproponowano rozwiązania takie jak przejścia dla zwierząt, płotki ochronno – naprowadzające, bariery przeciwoślusienowe, rozwiązania minimalizujące zanieczyszczenie światłem). Przywołana opinia stanowi cenną informację, która również została wzięta pod uwagę przy opracowywaniu działań minimalizujących oddziaływanie na przyrodę.</p>
52	<p>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</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Uwaga zasadna i została uwzględniona w dokumentacji środowiskowej.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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.</p>	



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
53	<p>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.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Przedstawiona opinia została zarekomendowana w ramach dokumentacji środowiskowej.</p>
54	<p>Obserwowane obecnie zmiany klimatyczne (raport IPCC 2021), prowadzące do wzrostu średnich temperatur powodujących przede wszystkim susze hydrologiczne oraz gwałtowne zmiany pogodowe (burze, ulewy, upały) powinny obligować społeczeństwo do uznania za konieczne wsparcie niskoemisyjnego transportu. Budowa planowanej drogi spowoduje wzrost ruchu</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	samochodowego, a więc i emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu miasta Wrocław, dlatego też realizacja tej inwestycji w planowanym zakresie powinna być wstrzymana.	
55	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 I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa . Były to: dzięcioł czarny <i>Dryocopus martius</i> , dzięcioł średni <i>Dendrocoptes medius</i> i gąsiorek <i>Lanius collurio</i> . Na tym terenie występuje też kilka gatunków płazów podlegających szczególnej ochronie, jak ropucha szara <i>Bufo bufo</i> , ropucha zielona <i>Bufo viridis</i> kumak nizinny <i>Bombina orientalis</i> czy traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i> .	Dziękujemy za opinię.



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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 widać ślady działalności bobra europejskiego <i>Castor fiber</i> – zgryzy na pniach drzew, powalone drzewa, tropy, odchody. Często widywane są też dziki oraz sarny przekraczające wały przeciwpowodziowe w dolinie Widawy.</p>	
56	<p>Tereny o walorach pozwalających odetchnąć latem od upałów i przede wszystkim przeciwdziałać skutkom zmian klimatu znajdują się właśnie na obszarze Sołtysowic i</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projekt alei Północnej został przygotowany z myślą o pełnieniu zarówno funkcji komunikacyjnej jak i</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>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/ mieszkank, dlatego też apeluję nie tylko o zachowanie tego obszaru, ale również o jego ochronę.</p>	<p>rekreacyjnej. Duży nacisk położono na właściwą gospodarkę zielenią, w tym ograniczenie do minimum wycinki oraz na możliwie największy zakres nasadzeń, powiązany z istniejącą zielenią terenu inwestycji. W ramach ochrony cennych przyrodniczo obszarów wprowadzono odpowiednie rozwiązania minimalizujące oddziaływanie akustyczne i presję przyrodniczą (ekrany, bariery przeciwoślusniowe, przejścia dla zwierząt).</p>
57	<p>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 tą grupę zwierząt.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Prace projektowe zostały poprzedzone rocznymi badaniami przyrodniczymi. Na podstawie rocznej inwentaryzacji przyrodniczej zaproponowano rozwiązania takie jak przejścia dla zwierząt, płotki ochronno-naprowadzające, bariery przeciwoślusniowe, rozwiązania minimalizujące zanieczyszczenie światłem.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
58	<p>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 i użytkowniczek dróg.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Organizacja robót zostanie opracowana przy uwzględnieniu minimalizacji szkodliwego oddziaływania na ludzi i zwierzęta. Dokładne wymogi określi decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.</p>
59	<p>Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań w postaci nasadzeń zieleni oraz pasów antysmogowych w znacznym stopniu ograniczy</p>	<p>Dziękujemy za opinię.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	rozprzestrzenianie zanieczyszczeń lotnych i ciekłych z pasów drogowych.	
60	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 akwenty wodne zostanie zupełnie odsłonięta od drogi alei Północnej przebiegającej tuż przy stawach. Poważnie zostanie naruszone unikatowe środowisko naturalne.	Wyjaśnienie Przebieg przez Las Sołtysowicki został maksymalnie ograniczony. Droga została poprowadzona w takim miejscu, gdzie ingerencja w las i drzewostan jest najmniejsza. Na wysokości Lasu Sołtysowickiego zostały przewidziane rozwiązania, które będą chroniły las przed presją ze strony drogi.

Opinie dotyczące ruchu rowerowego i pieszego

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	Brakuje w projekcie przejścia dla działkowiczów i spacerowiczów na wysokości ul. Przejazdowej. Odetniecie Państwo dostęp do	Opinia uwzględniona Projektant zaproponuje przejście dla pieszych przez aleję Północną na przedłużeniu ul. Przejazdowej. Jeżeli



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	działek po drugiej stronie wału.	takie przejście po analizie technicznej rozwiązania i ocenie wpływu na skrzyżowanie usytuowane w sąsiedztwie, będzie możliwe i zostanie uzgodnione przez zarządcę drogi i zarządzającego ruchem to zostanie przyjęte do realizacji w ramach inwestycji.
2	Zgłaszam sprzeciw wobec zablokowania przejścia dla mieszkańców i mieszkank ul. Przejazdowej do wałów a w konsekwencji do działek ROD Aster sektory B, C, D.	Opinia uwzględniona Projektant zaproponuje przejście dla pieszych przez aleję Północną na przedłużeniu ul. Przejazdowej. Jeżeli takie przejście po analizie technicznej rozwiązania i ocenie wpływu na skrzyżowanie usytuowane w sąsiedztwie, będzie możliwe i zostanie uzgodnione przez zarządcę drogi i zarządzającego ruchem to zostanie przyjęte do realizacji w ramach inwestycji.
3	Warto uwzględnić więcej przejść dla pieszych i rowerów. Przede wszystkim chciałam zwrócić uwagę na drogę przechodzącą między ogródkami działkowymi przy ul.	Opinia uwzględniona Projektant zaproponuje przejście dla pieszych przez aleję Północną na przedłużeniu ul. Przejazdowej. Jeżeli takie przejście po analizie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>Przejazdowej oraz okolice Lasu Sołtysowickiego. Aktualnie planowane przejścia, czyli przy ul. Sołtysowickiej oraz w okolicy węzła na al. Poprzecznej są zdecydowanie za bardzo oddalone od siebie, konieczne jest jakieś przejście między nimi, inaczej mieszkańcy i mieszkanki będą przechodzić przez jezdnię w niedozwolonych punktach, aby szybko dostać się do wałów.</p>	<p>technicznej rozwiązania i ocenie wpływu na skrzyżowanie usytuowane w sąsiedztwie, będzie możliwe i zostanie uzgodnione przez zarządcę drogi i zarządzającego ruchem to zostanie przyjęte do realizacji w ramach inwestycji.</p>
4	<p>Aleja Północna odcina obecnie dostęp do terenów zielonych. Zaprojektowanie jak największej liczby przejść jest wskazane, również na takich odcinkach jak przedłużenie ul. Bagatela czy przejścia od ul. Torfowej w kierunku wałów.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Projektant zaproponuje przejście dla pieszych przez aleję Północną na przedłużeniu ul. Przejazdowej oraz przeanalizuje możliwości zorganizowania dodatkowego przejścia w rejonie Lasku Sołtysowickiego. Jeżeli przejście na przedłużeniu ul. Przejazdowej po analizie technicznej rozwiązania i ocenie wpływu na skrzyżowanie usytuowane w sąsiedztwie, będzie możliwe i zostanie uzgodnione przez</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		zarządcę drogi i zarządzającego ruchem to zostanie przyjęte do realizacji w ramach inwestycji. Przejście na wysokości Lasku Sołtysowickiego wymaga szerszych analiz zarówno ze względów środowiskowych, jak i technicznych, dlatego przejście to zostanie przekazane Wykonawcy dokumentacji do bardziej szczegółowej analizy. Decyzja w kierunku realizacyjnym nastąpi dopiero po analizie Projektanta możliwych rozwiązań technicznych i oceny wpływu na otoczenie. Analiza obszaru nie wskazuje na inne ważne przejścia, obecnie użytkowane przez mieszkańców i mieszkanki.
5	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	Opinia nieuwzględniona Obustronne ciągi piesze i rowerowe będą realizowane na odcinku alei Północnej od ul. Poświęckiej do ul. Redyckiej, a więc w miejscu, w którym jest obustronna zabudowa. Na pozostałych odcinkach jest



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>Milenijny i Gądowianka, gdzie ruch pieszych jest absolutnie minimalny – są to wyspy ciepła, tzw. betonowe patelnie bez cienia i drzew; co ciekawe, to droga o kubaturze obecnej autostrady A4 na odcinku Legnica – Wrocław). Chodniki/ ciągi pieszo-rowerowe nie potrzebują przy tak nieprzyjemnej dla ludzi, odległej trasie ukierunkowanej wyłącznie na ruch samochodów tak dużej szerokości. Układ jezdni powinien więc przewidywać jeden pas dla transportu indywidualnego w każdą stronę oraz jeden buspas w każdą stronę. Wzdłuż drogi wystarczy jednostronna droga dla pieszych oraz jednostronna, dwukierunkowa droga dla rowerów, przy zapewnieniu odpowiedniej liczby przejazdów.</p>	<p>projektowana droga dla rowerów i chodnik po jednej stronie. Wzdłuż alei dokumenty strategiczne wyznaczają główną trasę rowerową, a więc o najwyższych parametrach użytkowych. Co do zasady takie trasy powinny być odseparowane od ruchu pieszego. Dla rowerzystów/rowerzystek będzie to istotna trasa tranzytowa. Należy też pamiętać, że po drogach dla rowerów poruszają się wszelkie urządzenia transportu osobistego (tzn. pojazdy UTO), w tym rowery i hulajnogi ze wspomaganie elektrycznym. Zapewnienie im odseparowanych tras to większe bezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników i użytkowników. Z uwagi na bliskość wałów, po północnej stronie alei, między ulicami: Redycką a Bolesława Krzywoustego pozostawiono wyłącznie rezerwę na chodnik.</p>
6	<p>Niepotrzebne chodniki i ścieżki rowerowe osobno (to nie jest trasa, po której będą poruszać się piesi).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Aleja Północna będzie przylegać</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Wystarczyłyby ciągi pieszo-rowerowe na całej długości.	bezpośrednio do osiedli mieszkaniowych oraz terenów rekreacyjnych. Wzdłuż alei dokumenty strategiczne wyznaczają główną trasę rowerową, a więc o najwyższych parametrach użytkowych. Co do zasady takie trasy powinny być odseparowane od ruchu pieszego. Dla rowerzystów/rowerzystek będzie to istotna trasa tranzytowa. A należy też pamiętać, że po drogach dla rowerów poruszają się wszelkie pojazdy UTO, w tym rowery i hulajnogi ze wspomaganie elektrycznym. Zapewnienie im odseparowanych tras to większe bezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników i użytkowniczek. Z uwagi na bliskość wałów, po północnej stronie alei, między ulicami: Bolesława Krzywoustego a Redycką pozostawiono wyłącznie rezerwę na chodnik.
7	Co do ciągów pieszo-rowerowych to po wschodniej/północnej stronie	Opinia częściowo uwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>alei Północnej nie ma sensu budować takiego ciągu skoro jego funkcje pełnią 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 najszerszej się da by mieć wolną przestrzeń na przyszłą rozbudowę alei Północnej do przekroju 2+2 na całej jej trasie. Zatem ciągi pieszo-rowerowe poza odcinkiem przy wałach na Widawie powinny jak najobszerniej rozstawione.</p>	<p>Na odcinku alei Północnej, biegnącym wzdłuż wałów przeciwpowodziowych, od strony wałów pozostawiona jest rezerwa na chodnik. Odsuwanie chodnika i drogi dla rowerów po stronie południowej w celu zachowania rezerwy na drugą jezdnię nie ma uzasadnienia ruchowego.</p>
8	<p>Droga rowerowa między ulicami: Kamieńskiego a Redycką powinna być tylko z jednej strony. Według mnie niepotrzebne marnowanie pieniędzy na niedługi odcinek.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Przy trasach rowerowych głównych oraz obustronnej zabudowie standardem jest budowanie obustronnych dróg rowerowych tak, aby zapewnić jak najlepsze warunki użytkowe dla korzystających z rowerów, bez konieczności przekraczania jezdni.</p>
9	<p>Postuluję, by na całym odcinku od</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	ul. Bolesława Krzywoustego do ul. Czartoryskiego powstał chodnik i pas rowerowy po jednej (południowej) stronie, a dalej po obu.	Przy trasach rowerowych głównych oraz obustronnej zabudowie standardem jest budowanie obustronnych dróg rowerowych tak, aby zapewnić jak najlepsze warunki użytkowe dla korzystających z rowerów, bez konieczności przekraczania jezdni. Teren, na którym są bloki mieszkalne, ciągnie się aż do wysokości ul. Redyckiej, dlatego zdecydowano, że na tym odcinku zostanie zaprojektowana obustronna infrastruktura piesza i rowerowa. To także odcinek, który będzie prowadził komunikację zbiorową, a więc ułatwienie dojść do przystanków jest działaniem polepszającym dostępność do komunikacji zbiorowej.
10	Zwracam uwagę, że 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	Opinia częściowo uwzględniona Projektant zaproponuje przejścia dla pieszych przez aleję Północną na przedłużeniu ul. Przejazdowej oraz przeanalizuje możliwości zorganizowania dodatkowego



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	i rekreacyjnych w całej okolicy)./ Planowany przebieg jezdni powinien przewidywać liczne przejścia dla pieszych w miejscach, gdzie obecnie mamy do czynienia z ruchem pieszych w celach rekreacyjnych.	przejścia w rejonie Lasku Sołtysowickiego. Przejście na wysokości Lasku Sołtysowickiego wymaga szerszych analiz zarówno ze względów środowiskowych, jak i technicznych, dlatego przejście to zostanie przekazane Wykonawcy dokumentacji do bardziej szczegółowej analizy. Decyzja w kierunku realizacyjnym nastąpi dopiero po analizie Projektanta możliwych rozwiązań technicznych i oceny wpływu na otoczenie.
11	Na odcinku między ulicami: Kamieńskiego a Poświęcką przydałoby się przejście dla pieszych na wysokości osiedli: Mała Italia i przy ul. Kowarzyka, ponieważ jest to ciąg pieszy między osiedlami i nikt nie będzie cofał się 250 m do głównego skrzyżowania na ul. Kamieńskiego, żeby przejść przez jezdnię do szkoły, na plac zabaw, do paczkomatu, sklepu, czy na spacer z psem do pobliskiego parku.	Opinia uwzględniona Dodatkowe przejście zostało zaprojektowane zgodnie z zapisami MPZP na przedłużeniu ul. Falzmana.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
12	<p>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./ Uważam, że chwalenie się „zrobimy ścieżkę rowerową” jest zupełnie nieadekwatne, gdyż taka ścieżka na wałach istnieje, a wy chcecie ją zniszczyć.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wały nie tracą swojej dotychczasowej funkcji rekreacyjnej. Nie projektuje się wzdłuż alei żadnych ciągów po stronie północnej na odcinku, gdzie w sąsiedztwie przebiega wał; na odcinkach tych jest tylko zostawiona odpowiednia rezerwa na rozwiązania piesze, jednak bez założeń realizacyjnych przy obecnej inwestycji drogowej. Należy mieć na uwadze, że wały, pomimo tego, że są użytkowane w celach rekreacyjnych, mają swojego odrębnego zarządcę – Wody Polskie i wszelkie działania prowadzone w obrębie wałów podlegają stosownym uzgodnieniom oraz nie mogą zagrażać ich podstawowej funkcji. Przy alei Północnej zaprojektowano chodnik oraz drogę dla rowerów w standardzie miejskim, o odpowiedniej szerokości oraz nawierzchni.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
13	Należy zapewnić połączenie tras rowerowych z wałami nad Widawą za pomocą łagodnych ramp i najazdów, bez różnic poziomów i schodów.	Opinia uwzględniona Projektowane rozwiązania uwzględniają zastosowanie ramp i najazdów, bez schodów.
14	Postuluję o ścieżki rowerowe zbudowane z myślą też o rolkarzach (bardzo popularny sport w okolicy – tradycyjna trasa np. na Nowaka–Jeziorańskiego). Logiczne przedłużenie powinno iść w kierunku Lasku Sołtysowickiego i Korony.	Opinia częściowo uwzględniona Drogi dla rowerów przy alei będą miały nawierzchnię asfaltową. W ramach zadania przewidziana została także budowa odcinka drogi dla rowerów wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego, od wałów do C.H. Korona.
15	W ramach prowadzonych konsultacji prosimy o uzupełnienie zakresu projektu także o brakujący fragment szlaku pieszo–rowerowego po północnej stronie mostu kolejowego przy ul. Bolesława Krzywoustego.	Opinia uwzględniona
16	Projektowane ścieżki rowerowe, na pierwszym odcinku trasy są, moim zdaniem dobrze zaprojektowane, proponowałabym jednak	Opinia uwzględniona Trasy rowerowe zostaną zaprojektowane na odcinku północnym al. Poprzecznej od



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	przemyśleć ponownie możliwości poprowadzenia ścieżki rowerowej również aleją Poprzeczną do skrzyżowania z Bolesława Krzywoustego.	włączenia łącznika al. Poprzeczej do przejazdu kolejowego.
17	Czy ciąg pieszo-rowerowy, który ma powstać na ul. Kanonierskiej, łączący ul. Przejazdową z al. Poprzeczną, zostanie połączony z nową ulicą? Czy wiadomo, kiedy ruszy budowa tego łącznika?	Wyjaśnienie Ciąg pieszo-rowerowy od ul. Kanonierskiej do ul. Przejazdowej ma opracowaną dokumentację projektową. Planuje się, żeby jego realizacja nastąpiła staraniem inwestora działającego w sąsiedztwie w ramach art. 16 ustawy o drogach publicznych. Temat prowadzi Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta.
18	W ciągu łącznika do ul. Redyckiej do pętli autobusowej potrzebna jest ścieżka rowerowa.	Opinia uwzględniona
19	Niebezpiecznym miejscem jest przejście w okolicy ul. Michała Tadeusza Falzmana. Tam dla poprawy bezpieczeństwa powinien być tunel dla pieszych, a jeśli brakuje środków, to może warto zrobić bezpieczne przejście	Opinia nieuwzględniona Tunel nie ma uzasadnienia, w tym miejscu - zostało zaprojektowane przejście dla pieszych i przejazd rowerowy z azylem, które jest najwygodniejszym rozwiązaniem dla pieszych i rowerzystów/ rowerzystek



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>sugerowane./ Rejon ul. Falzmanna – światła dla pieszych i rowerzystów na żądanie./ Aktualne pola i tereny zielone znajdujące się na zachód od skrzyżowania alei z ul. Kamieńskiego (okolice ulic: Falzmann, Kowarzykiej, 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 Falzmann 14 niż ruchliwego skrzyżowania?</p>	<p>oraz osób o ograniczonej mobilności. Takie rozwiązanie spełnia wszystkie wymogi bezpieczeństwa ruchu.</p>
20	<p>Rekomendowane jest zaprojektowanie kładki nad aleją Północną na ciągu pieszo-rowerowym w rejonie ul. Falzmann (oś pomiędzy osiedlami mieszkalnymi a rekreacyjnym terenem Zielonego Klina i komercyjnym C.H. Marino).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Kładka nie ma uzasadnienia, w tym miejscu – zostało zaprojektowane przejście dla pieszych i przejazd rowerowy z azylem, które jest najwygodniejszym rozwiązaniem dla pieszych i rowerzystów oraz osób o ograniczonej mobilności. Takie rozwiązanie spełnia wszystkie wymogi bezpieczeństwa ruchu.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
21	Na ścieżce rowerowej powinien stanąć znak A-7. Obecnie dochodzi do wielu niebezpiecznych sytuacji w takich miejscach (np. ul. Kobierzycka na ścieżce przy przejeździe kolejowym).	Opinia nieuwzględniona Wszystkie rozwiązania przejazdów rowerowych przez drogi główne realizowane są w ramach sygnalizacji świetlnej albo wyposażone są w azyle, dlatego nie ma potrzeby stosować znaku A7.
22	Na pewno nie byłoby dobrze, gdyby nowa aleja spowodowała odcięcie komunikacyjne pieszych i rowerowych spacerowiczów od terenów zielonych. Zbyt mała liczba przejść może także stworzyć sytuację, w której będą powstawały "dzikie" przejścia. 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,	Opinia częściowo uwzględniona Projektant zaproponuje przejścia dla pieszych przez aleję Północną na przedłużeniu ul. Przejazdowej oraz przeanalizuje możliwości zorganizowania dodatkowego przejścia w rejonie Lasu Sołtysowickiego.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>tak, jak przebiega dróżka z parku na wały. Uważam, że to przejście powinno powstać bezwzględnie i powinno umożliwiać przekraczanie jezdni pieszym i rowerowym. Pozwoli to połączenie spacerowe Lasu z Widawą. Trzecie przejście na przedłużeniu ul. 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 ul. Torfowej, podobnie jak trzecie.</p>	
23	<p>Korytarz rowerowo-pieszy na Poświętnem – należy zrobić przedłużenie do istniejących ulic, by usprawnić ruch pieszych i rowerów; może być to w stylu alejki parkowej, byle tylko nie brodzić w błocie.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Te elementy będą skoordynowane z inwestycjami deweloperskimi w sąsiedztwie.</p>
24	<p>Postuluję wykonanie ciągu pieszo-rowerowego od ul. Poświęckiej do ul. Ramiszowskiej.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Te elementy będą skoordynowane z inwestycjami deweloperskimi w</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Połączy to obie części osiedla.	sąsiedztwie.
25	Ze względu na rozwój, stadion "Sołtysowice" jest ważnym miejscem, a będzie ważniejszy, gdy zakończona zostanie budowa <i>skateparku</i> . Jednak ze względu na to, że ul. 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 pomyśleć o przejściu dla pieszych (może z wysepką na środku) pomiędzy głównym wejściem do lasu Sołtysowickiego a stadionem.	Opinia częściowo uwzględniona W ramach projektu budowlanego będą opracowane rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa ruchu uzgodnione z zarządcą drogi.
26	Na ulicach: Milickiej i Polanowickiej nie ma chodników, na ul. Poświęckiej jest natomiast bardzo ciasny ciąg pieszy. Liczba mieszkańców i mieszkańek znacząco wzrosła, a poruszanie się	Wyjaśnienie Opinia nie dotyczy zakresu inwestycji.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	po ulicach osiedlowych stanowi istotne zagrożenie.	
27	Przejścia dla pieszych powinny być z azylami pomiędzy pasami ruchu, by nie dochodziło do niebezpiecznych sytuacji.	Częściowo uwzględniona W ciągu alei Północnej i alei Poprzecznej zaprojektowano przejścia z azylami. Na pozostałych wlotach rozwiązania kształtowano bez azyli, ponieważ jest przewidziana sygnalizacja świetlna.
28	Proponuję wyniesienie jezdni (wysokość i kąt wyniesienia dopasowany do prędkości 40–50 km/h) na wysokości ciągu pieszo-rowerowego, by zapewnić bezpieczeństwo młodszym i starszym użytkownikom i użytkowniczkom przy korzystaniu z łącznika dla dwóch stron osiedla lub zrobienie kładki pieszo-rowerowej (bez schodów) nad ulicą, by maksymalnie wzmocnić bezpieczeństwo przejścia drogi.	Opinia nieuwzględniona Kładka nie ma uzasadnienia, w tym miejscu - zostało zaprojektowane przejście dla pieszych i przejazd rowerowy z azylem, które jest najwygodniejszym rozwiązaniem dla pieszych i rowerzystów/ rowerzystek oraz osób o ograniczonej mobilności. Takie rozwiązanie spełnia wszystkie wymogi bezpieczeństwa ruchu. Projektowane przejście i przejazd rowerowy zabezpieczono azylem.
29	Może lepiej zrobić samą drogę rowerową? Będzie taniej i chociaż	Opinia nieuwzględniona Nowa ulica powinna być



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	rowerzyści i rowerzystki będą zadowoleni. Obecny projekt ma być tani, a przez to efekt będzie żałosny.	wyposażona we wszystkie niezbędne elementy użytkowe. Nie można zaprojektować wyłącznie drogi dla rowerów, bo w tej sytuacji pieszy/ pieszka nie będzie miał/-a możliwości poruszania się wzdłuż drogi, a jest także pełnoprawnym jej użytkownikiem/ użytkowniczką.
30	Przy okazji planowanej inwestycji miasto mogłoby wykonać (w np. standardzie alejki parkowej, przepuszczalnej dla wody, mineralno-żywiczej) ciąg pieszo-rowerowy, obsadzony gęsto zielenią (wysokie drzewa, np. platany, krzewy, i podszycie cenne dla fauny) na działkach Ar_10 30/7, 30/3, 30/7.	Wyjaśnienie Opinia nie dotyczy zakresu inwestycji.
31	Niezrozumiały nacisk na ciągi pieszo-jezdny szczególnie na odcinku ul. Bolesława Krzywoustego – ul. Kamieńskiego skoro charakter drogi ma być stricte tranzytowy dla ruchu samochodowego odciążający	Opinia nieuwzględniona Aleja Północna będzie przylegać bezpośrednio do osiedli mieszkalnych oraz do terenów rekreacyjnych. Wzdłuż alei dokumenty strategiczne wyznaczają główną trasę rowerową, a więc o



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	północne osiedla, więc w ostateczności chodnik powielić z drogą dla rowerów, bo ruch będzie taki, jak na chodniku wschodniej obwodnicy Wrocławia Łany - Siechnice.	najwyższych parametrach użytkowych. Co do zasady takie trasy powinny być odseparowane od ruchu pieszego. Dla rowerzystów i rowerzystek będzie to istotna trasa międzyczulnicowa, a należy też pamiętać, że po drogach dla rowerów poruszają się wszelkie pojazdy UTO (urządzenia transportu osobistego), w tym rowery i hulajnogi ze wspomaganie elektrycznym. Zapewnienie im odseparowanych tras to większe bezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników i użytkowniczek.
32	Pasy zielone między jezdnią a chodnikiem lepiej wykorzystać na pas jezdni	Opinia nieuwzględniona Przekrój ulicy został dostosowany do prognozy ruchu. Nie ma uzasadnienia dla poszerzenia jezdni na tereny zieleni przyulicznej.
33	Wszędzie ścieżki rowerowe powinny być – zaznaczone na czerwono z usuniętymi krawężnikami i lustrami w wąskich miejscach, najlepiej oddzielone	Opinia nieuwzględniona Uwaga niezrozumiała. Zakładając, że chodzi o przejazdy rowerowe przez skrzyżowania, to wnioskowane rozwiązania zostaną zapewnione. Nie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	krawężnikami – wtedy na pewno bardzo wiele ludzi będzie decydować się na podróż rowerami na trasie Korona - Poświętne - most Milenijny.	przewiduje się wąskich miejsc z lokalizacją luster.
34	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 firmy ROBYG WPB przy ul. Przejazdowej.	Opinia uwzględniona Zostanie wypracowana optymalna lokalizacja dla przedmiotowego przejścia.
35	Ciągi pieszo-rowerowe powinny zakładać możliwie bezkolizyjne dotarcie do przystanku kolejowego Wrocław – Sołtysowice./ Powinna zostać zapewnione sprawne (tj. zachęcające do korzystania) skomunikowanie ciągów pieszo-rowerowych z przystankami komunikacji	Opinia uwzględniona Zaprojektowane będą w rejonie przystanku kolejowego Wrocław Sołtysowice nowe przystanki autobusowe wraz z doprowadzeniem do nich infrastruktury pieszej. Przewidziane jest powiązanie piesze i rowerowe wzdłuż al. Poprzecznej powyżej



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	miejskiej oraz przystankiem kolejowym Wrocław- Sołtysowice.	torów kolejowych aż do wysokości wpięcia łącznika z alei Północnej.
36	Ul. Poświęcka powinna zostać wyremontowana, a azyle dla pieszych wzdłuż tej ulicy - zachowane.	Wyjaśnienie Opinia nie dotyczy zakresu inwestycji.
37	Przejścia dla pieszych na osiedlu powinny zostać doświetlone.	Wyjaśnienie Opinia niezrozumiała. Informujemy, że wszystkie przejścia dla pieszych projektowane w ramach alei Północnej będą doświetlone.
38	Należy zagwarantować pieszy dostęp do zielonego klina, np. za pomocą kładki.	Wyjaśnienie Brak wskazanej lokalizacji "zielonego klina". Projekt nie przewiduje potrzeby wykonania kładek nad aleją Północną.
39	Wnioskuje o wykonanie ciągów pieszo-rowerowych na ul. Redyckiej od pętli autobusowej w kierunku ul. Starościańskiej	Wyjaśnienie Opinia nie dotyczy zakresu inwestycji.
40	Planowane wyłączenie z ruchu samochodowego łącznika ul. Redyckiej z aleją spowoduje kumulację ruchu na dojeździe do	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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.	

Opinie dotyczące komunikacji zbiorowej

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	Jeśli mowa o 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 wypełniają tego celu.	Opinia częściowo uwzględniona Jest planowane przedłużenie linii A do Sołtysowic, ale dopiero po przebudowie ul. Koszarowej, co wynika z konieczności obsługi Szpitala przez ww. linię w obu kierunkach – obecnie szerokość jezdni ul. Koszarowej uniemożliwia przejazd autobusów w obu kierunkach.
2	W tym wszystkim brakuje rozbudowy komunikacji miejskiej. Z al. Poprzecznej można w kierunku	Opinia częściowo uwzględniona Projekt alei Północnej jak najbardziej



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>centrum dojechać co najwyżej do Pasażu Grunwaldzkiego, niestety. Może wziąć pod uwagę inwestycje też w tramwaj? Albo jakieś autobusy, które bezpośrednio dowiozą człowieka do centrum, np. pod Galerię Dominikańską.</p>	<p>uwzględnia rozwój komunikacji autobusowej. Parametry i połączenia ulic projektuje się z uwzględnieniem przedłużenia linii autobusowych m.in. w kierunku Poświętnego i Sołtysowic. Jest planowane przedłużenie linii A do Sołtysowic, ale dopiero po przebudowie ul. Koszarowej, co wynika z konieczności obsługi Szpitala przez ww. linię w obu kierunkach – obecnie szerokość jezdni ul. Koszarowej uniemożliwia przejazd autobusów w obu kierunkach. Niezależnie od tego co do zasady komunikacja zbiorowa jest z natury przesiadkowa i nie ma możliwości zapewnić wszystkim osiedlom bezpośredniego połączenia do centrum i Galerii Dominikańskiej – z Sołtysowic jest obecnie możliwość dojazdu z przesiadką na Kromera z linii 116 na linię 11, 23 lub N. W przyszłości – po wybudowaniu Alei Północnej siatka połączeń autobusowych na pewno się wzbogaci.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
3	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.	Opinia częściowo uwzględniona Planowane jest uruchomienie linii autobusowej 316 pomiędzy ul. Koszarową a placem Grunwaldzkim i na chwilę obecną nie ma jeszcze mowy o szczegółowych godzinach kursowania tej linii czy o realizacji kursów w godzinach szczytowych. Takie szczegóły są realizowane na etapie przygotowywania rozkładu jazdy przed uruchomieniem tej linii autobusowej.
4	Autobusy linii K powinny zostać wydłużone przez ul. 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.	Opinia częściowo uwzględniona Jest planowane przedłużenie linii 116 do pętli przy ulicy Kamieńskiego. Natomiast linia K będzie obsługiwana przez autobusy elektryczne i pętla przy ul. Kamieńskiego będzie posiadała stanowisko do ładowania autobusów dlatego nie może linia zostać przedłużona do Poświęckiej gdzie takiego stanowiska nie będzie.
5	Uważam, że brak buspasów i	Opinia nieuwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>rezerwy pod tramwaj na tej trasie jest błędem, którego w przyszłości nie uda się naprawić. Trasa powinna posiadać wydzieloną trasę dla zbiorowemu. W innym wypadku ten projekt będzie tylko generował dodatkowy ruch, a za jakiś czas stanie się zakorkowany i auta wrócą na al. Poprzeczną./ Komunikacja zbiorowa musi posiadać wydzieloną trasę w postaci buspasów. Z tego względu planowany przebieg drogi jest absolutnie chybiony, zacoowany i nie pozwalający na zrównoważony rozwój transportu w okolicy. Szerokość drogi jest nieodpowiednia dla wyznaczenia tam wydzielonej trasy komunikacji zbiorowej.</p>	<p>Na etapie przygotowawczym do zlecenia dokumentacji projektowej zostały przeanalizowane potrzeby oraz oczekiwania mieszkańców i mieszkanek, co umożliwiło zdefiniowanie odcinków alei, po których powinna się poruszać się komunikacja zbiorowa. Z założenia komunikacja zbiorowa powinna być blisko mieszkańców/ mieszkanek i zapewnić im łatwy i wygodny dostęp do przystanków autobusowych. Dlatego przy założonej funkcji alei, przy uwzględnieniu jej przebiegu oraz prognozowanym natężeniu ruchu wzdłuż alei nie ma uzasadnienia dla projektowania wydzielonych pasów do prowadzenia komunikacji zbiorowej. Rozwiązania dla przejazdu autobusów przewidywane są na odcinku od łącznika ul. Redyckiej do ul. Poświęckiej i w rejonie al. Poprzecznej i przystanku Wrocław Sołtysowice.</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
6	<p>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 bieć 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.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Z zasady rozwiązania tramwajowe wprowadza się w obszary o znacznym zagęszczeniu mieszkaniowym. Charakterystyczną cechą wrocławskiego systemu tramwajowego jest prowadzenie promieniste tras tramwajowych w kierunku centrum i uzupełnianie trasami autobusowym zintegrowanymi z tramwajem w miejscach przesiadkowych. Wariant przedłużenia trasy tramwajowej wzdłuż ul. Żmigrodzkiej przewiduje Studium, podobnie jak poprowadzenie korytarza tramwajowego wzdłuż ul. Kamieńskiego. Oba te kierunki zostały przeanalizowane we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0 i oba wiążą się z przekroczeniem linii kolejowej 292, co stanowi duży problem techniczny ze względu na brak przepisów regulujących przecięcia dwóch</p>



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		systemów szynowych. Wprowadzenie trasy tramwajowej w odcinek pomiędzy ul. Żmigrodzką a ul. Kamieńskiego jest wątpliwy z punktu widzenia rozwiązań systemowych, w których to system autobusowy prowadzony międzyosiedlowo pozwala na większą elastyczność w obsłudze osiedli oraz dowozi do najbliższych pętli tramwajowych.
7	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.	Wyjaśnienie Budowa alei Północnej umożliwi rozwój komunikacji zbiorowej w tym wprowadzenie połączenia pomiędzy osiedlem Poświętne a Sołtysowice oraz dojazd komunikacją zbiorową do szpitala przy ul. Kamieńskiego. Zorganizowanie nowego połączenia drogowego w sposób bezkolizyjny przecinającego tory kolejowe umożliwi także wprowadzenie komunikacji zbiorowej w al. Poprzeczną i zorganizowanie integracji autobusowo-kolejowej w



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		rejonie stacji Wrocław Sołtysowice. Inwestycja ma umożliwić odciążenie dróg osiedlowych od ruchu przejazdowego – i taki jest jej podstawowy cel.
8	<p>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 i mieszkankom tych osiedli./</p> <p>Połączcie Sołtysowice z Polanowicami jakimś autobusem. Chcecie zabrać nam 116 i znowu zostaniemy z jedną linią autobusową jak za komuny. Osiedle rozrasta się, a nie kurczy.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Planowane jest przedłużenie linii 116 od Sołtysowic do pętli przy ul. Kamieńskiego. Komunikacja zbiorowa jest z natury przesiadkowa i nie ma możliwości zapewnić wszystkim osiedlom bezpośredniego połączenia z każdym punktem – z Lipy Piotrowskiej lub z Widawy istnieje możliwość dojazdu do CH. Korona z przesiadką – z Lipy linią 111 do Broniewskiego a z Widawy linią 908 i dalej linią 130 do Korony.</p>
9	<p>Jest we Wrocławiu linia tramwajowa 0 (linia okólna), która jest wolniejsza niż hulajnoga. Co udowadnia zacołowanie transportowe we Wrocławiu. Na system bus rapid</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W granicach miasta maksymalna dozwolona prędkość to 50 km/h dlatego nie można uruchamiać linii o wyższej prędkości niż dozwolona w</p>



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	transit (szybka komunikacja autobusowa – red.) też nie ma co liczyć. Jakim problemem będzie stworzenie linii autobusowej co będzie jeździła z prędkością 60-80 km/h po Śródmiejskiej Obwodnicy Wrocławia i pomijała mniej potrzebne przystanki? Teraz jest problem, by z Tarnogaju dojechać do CH Astra, czy z lotniska na Psie Pole.	granicach miasta. Z Tarnogaju do CH Astra jest autobus linii 136 a z lotniska na Psie Pole dojazd z przesiadką linią 106 i dalej linią D lub N z centrum miasta.
10	Nie powinny 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.	Opinia nieuwzględniona Brak zatok autobusowych pogorszy warunki bezpieczeństwa w rejonie zatok oraz zwiększy emisję spalin. W dalszej przyszłości wraz z rozwojem tej części miasta, nie można wykluczyć iż na tym odcinku będzie kursowało więcej linii autobusowych dlatego wybudowana infrastruktura musi być już przygotowana dla wszystkich rozwiązań przyszłościowych.
11	Polecam w projekcie uwzględnić zatoczki autobusowe na przyszłych	Opinia nieuwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową. Nawet gdyby obecnie były nieużytkowane. 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.</p>	<p>Przewiduje się rozwój komunikacji zbiorowej z wykorzystaniem odcinkowego jej prowadzenia wzdłuż alei Północnej. Z zasady komunikacja zbiorowa powinna być prowadzona blisko terenów zabudowanych, tak aby zapewnić najlepszą możliwą dostępność do przystanków. Aleja Północna zaś została zaprojektowana w maksymalnym możliwym stopniu z odsunięciem od terenów mieszkaniowych, więc przystanki są zaprojektowane w miejscach, w których przewiduje się prowadzenie komunikacji zbiorowej.</p>
12	<p>Rozwiązanie komunikacji ciekawe, jedna uwaga że długość trasy linii 129 wydłuży się, co przy obecnie bardzo długiej trasie trzydziestu czterech przystanków jest nienajlepszym rozwiązaniem zważając na fakt, że nieustannie autobusy się spóźniają, pomimo że w godzinach szczytowych powinny jeździć co 15 minut. Czy planowana</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Nie jest planowane uruchomienie dodatkowej linii w kierunku mostu Milenijnego z pominięciem zabudowy mieszkalnej – dzisiaj już takie połączenie zapewnia linia 129, która ma za zadanie obsługę również osiedla Karłowice. Komunikacja zbiorowa ma na celu obsługę osiedli</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	jest linia z pętli Poświęcka Ośrodek Zdrowia prowadząca bezpośrednio obwodnicą w stronę mostu Milenijnego jak np. 143? Np. w godzinach szczytowych.	mieszkaniowych, obiektów użyteczności publicznej, zakładów pracy itp. a nie przejazd wyłącznie obwodnicą bez przystanków.
13	Tramwaj zintegrowany ze stacją Sołtysowice to byłby przełom.	Opinia nieuwzględniona Z zasady rozwiązania tramwajowe wprowadza się w obszary o znaczącym zagęszczeniu mieszkaniowym. Charakterystyczną cechą wrocławskiego systemu tramwajowego jest prowadzenie promieniste tras tramwajowych w kierunku centrum i uzupełnianie trasami autobusowym zintegrowanymi z tramwajem w miejscach przesiadkowych. Obecne dokumenty planistyczne przewidują możliwość przedłużenia trasy tramwajowej wzdłuż ul. Żmigrodzkiej, podobnie jak poprowadzenie korytarza tramwajowego wzdłuż ul. Kamieńskiego. W ul. Bolesława Krzywoustego jest także



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		przewidywany jeden z dziewięciu wariantów tramwaju na Psie Pole. Obecnie zlecane przez Miasto studium korytarzowe dla tramwaju na Psie Pole ma wskazać, która trasa doprowadzenia tramwaju do Psiego Pola jest najbardziej optymalna. W obecnym projekcie przewidziana została integracja autobusowo-kolejowa, co ma uzasadnienie biorąc pod uwagę pozostawienie na al. Poprzecznej przejazdu w poziomie terenu.
14	Postuluję o przystanki lub rezerwę na przystanki na każdym skrzyżowaniu.	Opinia nieuwzględniona Przewiduje się rozwój komunikacji zbiorowej z wykorzystaniem odcinkowego jej prowadzenia wzdłuż alei Północnej. Z zasady komunikacja zbiorowa powinna być prowadzona blisko terenów zabudowanych, tak aby zapewnić najlepszą możliwą dostępność do przystanków. Aleja Północna zaś została zaprojektowana w maksymalnym możliwym stopniu z



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		odsunięciem od terenów mieszkaniowych, więc przystanki są zaprojektowane w miejscach, w których przewiduje się prowadzenie komunikacji zbiorowej.
15	Należy tak zaprojektować drogę, by autobusy i inne pojazdy mogły jechać legalnie z prędkością 80 km/h. Transport zbiorowy powinien być szybszy niż hulajnogi. Obecnie za dużo jest ograniczeń i za mało przystanków na żądanie.	Opinia nieuwzględniona Nie przewiduje się podniesienia prędkości ze względów bezpieczeństwa. Nie można uruchamiać linii o wyższej prędkości niż dozwolona w granicach miasta. W ostatnim okresie wprowadzono zmianę statusu kilkudziesięciu przystanków ze stałych na "na życzenie".
16	Co się stanie z istniejącym kawałkiem buspasa na północnej jezdni ul. Bolesława Krzywoustego? Aktualnie zaczyna się on na moście, ale po dodaniu skrzyżowania z wydzielonym pasem do prawoskrętu będzie powodowało to problemy.	Wyjaśnienie Funkcja buspasa zostanie zachowana.
17	Przy okazji przebudowy samej ul. Bolesława Krzywoustego, należy też	Opinia nieuwzględniona



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	wykonać przystanek naprzeciwko głównego wejścia do C.H. Korona 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 ul. Bolesława Krzywoustego, a nie przy prawej krawędzi jezdni.	Lokalizacja nowego przejścia dla pieszych jest poza zakresem inwestycji. Przejście i przejazd przy włączeniu alei Północnej do ul. Bolesława Krzywoustego wynika z samego usytuowania skrzyżowania i przewidywanej w tym miejscu sygnalizacji świetlnej.
18	Dotyczy odcinka od ul. Falzmanna do ul. Poświęckiej: proszę zostawić przystanek autobusowy w stronę miasta w obecnym miejscu (zatoczka po stronie sklepu DINO).	Opinia uwzględniona Przystanek ten nie ulega likwidacji.
19	Większość proponowanych zmian w komunikacji zbiorowej można wprowadzić już teraz, nic nie stoi na przeszkodzie żeby wydłużyć linie A	Opinia częściowo uwzględniona Poprowadzenie trasy autobusowej przez przejazd na al. Poprzecznej jest możliwe pod warunkiem



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	do pętli na Sołtysowicach i zmienić trasę linii 116 żeby przebiegała istniejącą przecież al. Poprzeczną 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.	wykluczenia na tym przejeździe ruchu samochodowego a to z kolei jest możliwe poprzez realizację w innym miejscu drogowego obiektu inżynierskiego nad torami kolejowymi. Przedłużenie trasy linii autobusowej A wiązałoby się z koniecznością ominięcia w jednym kierunku ul. Koszarowej czyli pozbawienia dojazdu do Szpitala im. Gromkowskiego przy ul. Koszarowej. Dodatkowo pętla autobusowa na Sołtysowicach jest dostosowana do obsługi dwóch linii autobusowych i nie jest w stanie przyjąć trzeciej linii autobusowej dla realizacji obowiązkowych i ustawowych postojów pomiędzy kursami. Dlatego ta inwestycja pozwoli na wprowadzenie tych zmian.
20	Jeśli chodzi o komunikację miejską, to super byłoby, żeby przedłużyć trasę linii 129 (obecnie koniec przy Centrum Zdrowia na Poświęckiej) lub zamienić linię 130 na linię	Opinia nieuwzględniona Przedłużenie trasy linii autobusowej 129 jest możliwe po wybudowaniu alei Północnej ponieważ obecne parametry ul. Poświęckiej,



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	okólną.	wykluczają bezpieczny przejazd w obu kierunkach autobusów komunikacji miejskiej. Natomiast zadaniem linii 130 jest nie tylko obsługa Osiedla Polanowice, ale również obsługa Karłowic dlatego autobusy kursują przez al. Kasprowicza zapewniając połączenie z Osiedlami Psie Pole i Zakrzów.

Opinie dotyczące skrzyżowań i wiaduktów

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	Skrzyżowanie z ul. Bolesława Krzywoustego nie może być z sygnalizacją świetlną, bo wtedy będzie wielki korek na nowej drodze oraz ulicy Kanonierskiej, a przez zlikwidowanie przejazdu przy C.H. Korona na przejeździe kolejowym dla innych aut niż zbiorkom, aby dostać się do Korony trzeba będzie stać w dużych korkach wraz z	Opinia nieuwzględniona Jednopoziomowe skrzyżowanie spełni w pełni swoją funkcję. Płynność na nim bowiem będzie regulowana sygnalizacją świetlną. Rozwiązanie jednopoziomowe zmniejsza także koszty związane z budową skrzyżowania oraz jest mniej terenochłonne. Warto zaznaczyć także, że aleja przeniesie



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	ruchem tranzytowym omijającym ul. Sołtysowicką./ Proszę rozważyć inny rodzaj skrzyżowania z ulicą Bolesława Krzywoustego. Ruch na tej ulicy w godzinach szczytu jest niezwykle korkogenny. 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 ul. Odolanowską.	częściowo ruch z ulicy Poprzecznej. Nowe skrzyżowanie rozładuje więc znacząco ruch na przecięciu się ulic: Bolesława Krzywoustego, Poprzecznej i Brücknera.
2	Najwięcej kontrowersji budzi skrzyżowanie z ul. Bolesława Krzywoustego, które na pewno powinno być bezkolizyjne. Należy ją także rozpatrywać jako jeden z elementów nazwijmy go roboczo "Węzeł Komunikacyjny Korona" który rozciąga się od ul. Brucknera do planowanej ul. Nowolitewskiej na kierunku wschód-zachód oraz od przedłużenia Kanonierskiej do Kowalskiej a także przyszłe podłączenie tego węzła do łącznika	Opinia nieuwzględniona Jednopoziomowe skrzyżowanie spełni w pełni swoją funkcję. Płynność na nim bowiem będzie regulowana sygnalizacją świetlną. Rozwiązanie jednopoziomowe zmniejsza także koszty związane z budową skrzyżowania oraz jest mniej terenochłonne. Warto zaznaczyć także, że aleja przeniesie częściowo ruch z ulicy Poprzecznej. Nowe skrzyżowanie rozładuje więc



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>Pawłowickiego i Trasy Swojczyckiej oraz łącznika do alei Wielkiej Wyspy z mostem nad kanałami Odry przy Stadionie Olimpijskim. Należy aleję wybudować w takim kształcie by przyszłe inwestycje można by do niej bez większego problemu i przebudowy połączyć. Co jest tym bardziej skomplikowane przez sytuację w terenie czyli tereny zalewowe rzeki Widawy oraz dwóch linii kolejowych praktycznie w środku tego węzła. Na spotkaniu dowiedziałem się, że jeszcze planowana jest tam linia tramwajowa wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego.</p>	<p>znacząco ruch na przecięciu się ulic: Bolesława Krzywoustego, Poprzecznej i Brücknera.</p>
3	<p>Skrzyżowanie z ul. Bolesława Krzywoustego powinno być skrzyżowaniem dwupoziomowym (bezkolizyjnym).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Jednopoziomowe skrzyżowanie spełni w pełni swoją funkcję. Płynność na nim bowiem będzie regulowana sygnalizacją świetlną. Rozwiązanie jednopoziomowe zmniejsza także koszty związane z budową skrzyżowania oraz jest</p>



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		mniej terenochłonne. Warto zaznaczyć także, że aleja przeniesie częściowo ruch z ul. Poprzecznej. Nowe skrzyżowanie rozładuje więc znacząco ruch na przecięciu się ulic: Bolesława Krzywoustego, Poprzecznej i Brücknera.
4	Trzeba by wybudować skrzyżowania z ul. Kamieńskiego i ul. Redycką jako bezkolizyjne przynajmniej w głównym, tranzytowym przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej; w rejonie tych skrzyżowań w przekroju min. dwa pasy w każdą stronę plus dodatkowy pas do zjazdu w prawo z każdego kierunku.	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia ruchowego dla rozwiązań bezkolizyjnych na skrzyżowaniu z ul. Kamieńskiego oraz Redycką. Jednopoziomowe skrzyżowanie alei Północnej z ul. Bolesława Krzywoustego spełni swoją funkcję. Płynność na skrzyżowaniach będzie regulowana sygnalizacją świetlną.
5	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.	Wyjaśnienie Jednopoziomowe skrzyżowanie spełni w pełni swoją funkcję. Płynność na nim bowiem będzie regulowana sygnalizacją świetlną. Rozwiązanie jednopoziomowe zmniejsza także koszty związane z



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Bolesława Krzywoustego. A są ku temu przesłanki w postaci zaplanowania nowego skrzyżowania w mocno newralgicznym punkcie – zaraz za Mostem Bolesława Krzywoustego, który stanowi wąskie gardło dla tej części Wrocławia.	budową skrzyżowania oraz jest mniej terenochłonne. Warto zaznaczyć także, że aleja przeniesie częściowo ruch z ul. Poprzecznej. Nowe skrzyżowanie rozładuje więc znacząco ruch na przecięciu się ulic: Bolesława Krzywoustego, Poprzecznej i Brücknera.
6	Rekomendowane jest zaprojektowanie ronda na skrzyżowaniu alei Północnej z ul. 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 ul. Kamieńskiego, przy czym narasta ilość aut wjeżdżających do miasta od strony Krzyżanowic)./ Skrzyżowania z ul. Kamieńskiego, Sołtysowicką i al. Poprzeczną powinny być rondami, bo to najmniej kolizyjne skrzyżowanie, zmusza kierowców do zwolnienia nawet przy jeździe prosto	Opinia nieuwzględniona Rondo w takiej lokalizacji nie pozwala na efektywne regulowanie potokami ruchu na poszczególnych relacjach. Takie działanie umożliwia tylko sygnalizacja świetlna.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	i jednocześnie zapewnia płynność, a łącznik do al. Poprzecznej byłby częścią al. Północnej, więc nie trzeba by to budować osobno.	
7	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).	Opinia nieuwzględniona Ronda w takiej lokalizacji nie pozwalają na efektywne regulowanie potokami ruchu na poszczególnych relacjach. Takie działanie umożliwia tylko sygnalizacja świetlna.
8	Wzdłuż drogi dla zachowania bezpieczeństwa, upłynnienia 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.	Opinia nieuwzględniona Rondo w takiej lokalizacji pozwala na efektywne regulowanie potokami ruchu na poszczególnych relacjach. Takie działanie umożliwia tylko sygnalizacja świetlna.
9	Podoba mi się pomysł skrzyżowania naziemnego z ul. Bolesława Krzywoustego, co trochę pohamuje nadmierną prędkość wielu	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	kierowców między Psim Polem a C.H. Korona.	
10	Rozwiązanie jest średnio logiczne. Powoduje powstanie dużego skrzyżowania hamującego i tak już duży ruch na ul. Kamieńskiego w okolicach Triady/ Czartoryskiego. Jeśli aleja ma odciążyć ruch zza C.H. Korona, 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.	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia dla takich rozwiązań. Prognozy ruchu nie wskazują na potrzeby – jest to nieuzasadnione ekonomicznie.
11	Za C.H. Korona mamy dwa wiadukty do wyboru jako łącznik do alei Północnej (ul. Kowalska, wjazd Psie Pole) mimo to chcemy skrzyżowanie ze światłami, niestety sparaliżuje to ruch głównie z Zakrzowa i Psiego Pola w stronę centrum.	Opinia nieuwzględniona Oba wymienione wiadukty są na połączeniu ul. Bolesława Krzywoustego z ulicami prowadzącymi ruch w kierunku osiedli, dlatego też w punkcie widzenia powiązań w sieci nie są



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		one preferowane jako element rozwiązań ponadlokalnych. Aleja Północna wpina się w ul. Bolesława Krzywoustego w miejscu docelowo przewidzianym pod włączenie od strony południowej tzw. Trasy Swojczyckiej, która ma stanowić alternatywne połączenie dla Kowalskiej pozwalające na ominięcie terenów zabudowanych wschodnich osiedli Wrocławia.
12	Rozwiązaniem korków na Sołtysowicach powinna być budowa wiaduktów nad torami kolejowymi na al. Poprzecznej i ul. Czajkowskiego, a nie budowa alei Północnej.	Opinia częściowo uwzględniona Docelowo jest przewidziany wiadukt w ciągu al. Poprzecznej nad torami kolejowymi, ale realizacja już teraz takiego rozwiązania byłaby bardzo kosztochłonna i nie zapewniłaby korzyści w postaci powiązania alternatywnego dla obecnej ul. Redyckiej, która prowadzi ruch ponadlokalny przez obszar zabudowy jednorodzinnej. Zasięg przebudowy dla rozwiązania bezkolizyjnego dla al. Poprzecznej



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		sięgałby aż do wysokości skrzyżowania z al. Brucknera i ul. Bolesława Krzywoustego oraz wiązałyby się z ze znacznymi zmianami w obecnej obsłudze obiektów przyległych do al. Poprzecznej. Przy ul. Czajkowskiego takie rozwiązanie w ogóle nie jest możliwe do wprowadzenia ze względu na obecne zagospodarowanie. Aleja Północna oprócz korzyści w postaci stworzenia rozwiązania bezkolizyjnego z torami kolejowymi da także alternatywne połączenie OŚ z ul. Bolesława Krzywoustego z ominięciem dróg osiedlowych, które obecnie są nadmiernie obciążone ruchem przejazdowym powodującym duże uciążliwości dla mieszkańców i mieszkańek osiedli do nich przyległych.
13	Linie kolejową do Oleśnicy, aleja powinna przeciąć razem z Widawą i dojść do skrzyżowania dwupoziomowego Sobieskiego z	Opinia nieuwzględniona Aleja Północna włącza się do ul. Bolesława Krzywoustego w miejscu



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	Bolesława Krzywoustego.	planowanego docelowo od strony południowej włączenia Trasy Swojczyckiej. Trasa ta stanowi obejście osiedli wschodnich jak Kowale, Swojczyce, Strachocin, Wojnów. Oba te elementy mają znaczenie ponadlokalne i dlatego powinny mieć rozproszczenie w ramach jednego skrzyżowania.
14	Największą wartością tej inwestycji jest wiadukt nad torami kolejowymi, który zaoszczędzi mieszkańcom i mieszkankom północy Wrocławia tysiące godzin stania w korkach.	Dziękujemy za opinie.
15	Brakuje w projekcie wyniesionych skrzyżowań i brak budowy wiaduktu samochodowego nad linią kolejową na al. Poprzecznej.	Opinia nieuwzględniona Rozwiązania skrzyżowań w sposób bezkolizyjny nie mają uzasadnienia ruchowego.
16	Warto rozważyć skrzyżowanie w okolicy ul. Kowarzyka, gdzie znajduje się 6-8 budynków wielorodzinnych. Na ulicy tej znajduje się już rondo w wyjazdem w kierunku planowanej trasy. Mogłoby to być niepełne skrzyżowanie tylko z wjazdem i	Opinia nieuwzględniona Rozwiązanie takie nie jest możliwe z uwagi na bliskość skrzyżowania z ul. Kamieńskiego. Wymagane jest zachowanie odpowiednich odległości między skrzyżowaniami.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	wyjazdem na północną nitkę trasy.	
17	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.	Wyjaśnienie W rozwiązaniach zastosowano sygnalizację świetlną opartą o ITS - czyli adaptacyjną opartą na wielu czujnikach.

Opinie dotyczące innych kwestii

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
1	Postuluję o parkingi przy ul. Kamieńskiego (usługi, sklepy, kościół)./Postuluję uwzględnienie w projekcie odpowiedniej ilości miejsc	Opinia nieuwzględniona Na obszarze skrzyżowania alei Północnej z ul. Kamieńskiego nie ma możliwości lokalizowania



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	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.	miejsc parkingowych. Zagospodarowanie w rejonie kościoła leży poza zakresem inwestycji.
2	Sugeruję pozostawienie dwóch wjazdów szerokości 5 m do budynków Kamieńskiego 224 i 224A.	Opinia uwzględniona
3	Ważna jest odcinkowa kontrola prędkości (do 50 km/h) na odcinku Żmigrodzka-Kamieńskiego.	Opinia nieuwzględniona To ważne, ale leży wyłącznie w kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego.
4	Konieczne są ławki po obu stronach drogi z koszami dla starszych ludzi – w szczególności w okolicach dojścia do ul. Kamieńskiego od Żmigrodzkiej (dojście do np. przychodni, usług, kościoła etc).	Opinia uwzględniona
5	W moim mniemaniu warto dodatkowo pokryć asfaltem drogę al. Kanonierką (łącznik między ul. Przejazdową a ul. Poprzeczną).	Opinia nieuwzględniona Realizacja w zakresie nawierzchni al. Kanonierskiej przewidywana będzie na koszt i staraniem deweloperów inwestujących w jej



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		sąsiedztwie – niezależnie od realizacji alei.
6	Czy plan uwzględnia budowę w przyszłości trasy Swojczyckiej?	Opinia uwzględniona
7	Sugeruję zmienić nazwę ulicy płk. Ryszarda Kuklińskiego... mamy tylu prawdziwych bohaterów, więc może nie nazywajmy ulic nazwiskiem szpiega i zdrajcy.	Wyjaśnienie Nazwa alei nie była przedmiotem konsultacji społecznych.
8	Konsultacje zostały poprzedzone analizą stanu przyrody, wstępną analizą nasilenia ruchu, a nie została wykonana i przedstawiona analiza istniejących ogródków działkowych, które będą zlikwidowane w całości, a które w części. Kiedy będzie można się z taką analizą zapoznać i dlaczego nie jest przedstawiona w trakcie konsultacji społecznych.	Wyjaśnienie Przyjęta kolejność analiz jest zasadna. Obserwacje i analizy środowiskowe mają pokazać z jaką fauną i florą mamy do czynienia, także w zakresie gatunków podlegających ochronie. To pozwala na dalszym etapie lepiej zaprojektować konkretne rozwiązania dla alei - dłuższe wiadukty, przejścia dla zwierząt itp. Ogrody działkowe to forma zagospodarowania, która przy przecięciu wymaga dokładnej analizy przede wszystkim w zakresie zachowania odpowiedniej



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		dostępności dla użytkowników i użytkowniczek. Dlatego też kolejnym krokiem, po ustaleniu zajętości terenu niezbędnego na prowadzenie alei, miejsc przejść i przejazdów (także dodatkowych, które wynikają z procesu konsultacji społecznych) będzie konsultacja z zarządami ROD.
9	Sposób zgłaszania uwag jest nietrafiony 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.	Wyjaśnienie Konsultacje dotyczące alei Północnej zostały przeprowadzone z wykorzystaniem tych samych form i narzędzi, jak to ma miejsce w przypadku każdych innych konsultacji społecznych prowadzonych na terenie Gminy Wrocław. Liczba zgłoszonych opinii za pośrednictwem formularza świadczy o przystępności tej formy ich przekazywania.
10	Sposób komunikacji z mieszkańcami i mieszkankami również pozostawia wiele do życzenia, a załączony filmik jest zrozumiały chyba jedynie dla	Wyjaśnienie Większość osób zgłaszających opinie odpowiadając na pytanie o



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	wąskiej grupy specjalistów budowlanych.	organizację konsultacji pozytywnie oceniła czytelność zaprezentowanych materiałów. Niestety ogólnikowa opinia dotycząca sposobu komunikacji z mieszkańcami i mieszkankami nie pozwala na szczegółowe odniesienie się do niej.
11	„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.	Wyjaśnienie Konsultacje dotyczące alei Północnej zostały przeprowadzone z wykorzystaniem tych samych form i narzędzi, jak to ma miejsce w przypadku każdych innych konsultacji społecznych prowadzonych na terenie Gminy Wrocław. Informacje o konsultacjach pojawiły się w internecie, mediach (prasie, radiu), a także w przestrzeni publicznej (plakaty oraz tablice i wyświetlacze Systemu Informacji Miejskiej). Mieszkańcy i mieszkanki mogli zgłaszać swoje opinie poprzez e-formularz, w trakcie spotkania



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		online, lub w trakcie dyżurów konsultacyjnych w siedzibach rad osiedli. Konsultacje cieszyły się dużym zainteresowaniem, co znalazło swoje odzwierciedlenie w liczbie zgłoszonych opinii.
12	Materiały nie są też przygotowane odpowiednio, tak 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”?	Wyjaśnienie Większość osób zgłaszających opinie odpowiadając na pytanie o organizację konsultacji pozytywnie oceniła czytelność zaprezentowanych materiałów. Przystępność projektów i prezentacji jest dla nas priorytetem. Dziękujemy za opinię, będziemy dokładać starań aby materiały prezentowane w trakcie kolejnych konsultacji społecznych były jeszcze bardziej dostępne i proste.
13	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	Wyjaśnienie Opinia z uwagi na swoją ogólnikowość nie daje okazji do merytorycznego ustosunkowania się do niej. Wrocławskie Inwestycje



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	przewymiarowanej do granic.	z powodzeniem zrealizowały wiele inwestycji na terenie Gminy Wrocław. Zachęcamy do zapoznania się z projektem alei Północnej; nie znajdziemy w nim ani "bardzo dużej ilości betonu", ani też "infrastruktury przewymiarowanej do granic".
14	<p>Projekt udostępniony został dopiero 31.01, więc późno, skoro konsultacje trwały bodajże od 24.01. Dodatkowo mieszkańcy i mieszkanki mieli się wypowiedzieć np. co do komunikacji zbiorowej, a ten schemat zamieszczony został dopiero po interwencji (w czasie spotkania 6.02. prosiliśmy o jego udostępnienie). Uważam, że spotkania konsultacyjne powinny rozwiewać wątpliwości, lub służyć ich zgłaszaniu, a nie być dopiero pierwszą okazją do zapoznania się z niektórymi aspektami inwestycji. Jednym słowem – materiały zostały udostępnione w zbyt skromnym zakresie i zbyt późno.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Pierwszy tydzień po ogłoszeniu konsultacji społecznych był zaplanowany jako czas informowania o nich, po nim miało miejsce spotkanie z mieszkańcami i mieszkankami, w trakcie którego projektanci zaprezentowali projekt. Od tego momentu działał też formularz opinii. Taki harmonogram konsultacji z założenia pozwalał mieszkańcom i mieszkankom na zdobycie jak najpełniejszej wiedzy, zadania pytań oraz uzyskania odpowiedzi przed zgłoszeniem opinii. Schemat siatki połączeń nie był</p>



l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		przedmiotem konsultacji, był nim projekt alei. W trakcie spotkania z mieszkańcami i mieszkankami zgłoszono prośbę o prezentację proponowanego schematu transportu zbiorowego, i w odpowiedzi na nią dokument został załączony na stronie internetowej konsultacji projektu alei Północnej. Konsultacje trwały do 14 lutego, a liczba zgłoszonych opinii wskazuje na zainteresowanie i zaangażowanie mieszkańców.
15	Ważne jest pozostawienie dwóch wjazdów o szerokości 5 m na posesje przy ul. Kamieńskiego 224 i 224A.	Opinia uwzględniona Szerokość wjazdów dostosowano do stanu istniejącego.
16	Przy ul. Kątowej powinno znaleźć się więcej miejsc parkingowych.	Opinia nieuwzględniona W rejonie ul. Kątowej nie projektuje się miejsc parkingowych w pasie drogowym.
17	Przy wyjeździe z ul. Ługowej należy zamontować lepsze oświetlenie.	Opinia nieuwzględniona Poza zakresem inwestycji.
18	Nie należy pozostawiać remontów dróg, prowadzących z osiedli	Dziękujemy za opinię.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	mieszkańców do planowanej drogi, do wykonania przez deweloperów. Nie są oni wiarygodnym partnerem w procesie remontu dróg.	
19	Proszę o dodatkowy termin konsultacji z udziałem projektantów w siedzibie Rady Osiedla Sołtysowice. Jedno spotkanie, to stanowczo za mało.	Wyjaśnienie Konsultacje dotyczące alei Północnej zostały przeprowadzone z wykorzystaniem tych samych form i narzędzi, jak to ma miejsce w przypadku każdych innych konsultacji społecznych prowadzonych na terenie Gminy Wrocław. Informacje o konsultacjach pojawiły się w internecie, mediach (prasie, radiu), a także w przestrzeni publicznej (plakaty oraz tablice i wyświetlacze Systemu Informacji Miejskiej). Mieszkańcy i mieszkanki mogli zgłaszać swoje opinie poprzez e-formularz, w trakcie spotkania online, lub w trakcie dyżurów konsultacyjnych w siedzibach rad osiedli. Konsultacje cieszyły się



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
		dużym zainteresowaniem, co znalazło swoje odzwierciedlenie w liczbie zgłoszonych opinii.
20	W głównym tekście dotyczącym inwentaryzacji należy przeredagować niefortunnie sformułowane zdanie tu cytat: "Lasy łągowe nie są zbiorowiskami roślinnymi bogatymi w rośliny chronione". Z łągami na Dolnym Śląsku związane są m.in.: śnieżyca wiosenna (<i>Leucojum vernum</i> – ochrona częściowa), czosnek niedźwiedzi (<i>Allium ursinum</i> - ochrona częściowa), obrazki alpejskie (<i>Arum cylindraceum</i> – ochrona częściowa), ułudka leśna (<i>Omphalodes scorpioides</i> - kategoria VU narażony wg. „czerwonej księgi”), listera jajowata, storczyk (<i>Listera opata</i> – ochrona częściową) i wiele innych gatunków rzadkich w skali kraju jak i lokalnie.	Opinia nieuwzględniona Nie przewiduje się korekty raportu końcowego z inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczej.
21	Proszę o ujęcie w planach inwestycyjnych i realizację miejsc	Opinia nieuwzględniona Poza zakresem inwestycji.



I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu UM Wrocławia oraz Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.
	<p>parkingowych dla samochodów osobowych w pobliżu Cmentarza Parafialnego i Kościoła przy ul. Kamieńskiego 230 we Wrocławiu. 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. Kątową w sąsiedztwie proponowanych lokalizacji parkingów.</p>	
22	<p>Na mapie jest pokazany rów odpływowy z alei do rowu o nr 28, w którym podczas deszczów oraz wiosennych roztopów rów będzie wylewał na pole o nr 8.30.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Parametry rowu zostaną dostosowane do ilości odprowadzanej wody. Dodatkowo projektowane jest również profilowanie Kanału Sołtysowickiego do przepustu wałowego.</p>





PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje miały na celu zebranie opinii mieszkańców i mieszkanek na temat koncepcji projektowej alei Północnej, czyli trasy łączącej ul. Poświęcką z ul. Bolesława Krzywoustego (przyszła ul. płk. R. Kuklińskiego), w zakresie elementów trasy alei Północnej, w szczególności kwestie związane z organizacją komunikacji zbiorowej oraz ciągów pieszo–rowerowych. Opinie można było wyrazić podczas dwóch spotkań (online i offline), podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych, za pomocą e-formularza opinii oraz poprzez e-mail. Najważniejsze kwestie, które podniesiono, to:

1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego – należy zadbać o to, aby nowe rozwiązania drogowe były bezpieczne dla wszystkich użytkowników dróg, w tym pieszych, rowerzystów, kierowców i pasażerów transportu publicznego. Konieczne jest zapewnienie odpowiedniego oświetlenia, sygnalizacji świetlnej, wyznaczenia pasów rowerowych i chodników oraz innych elementów, które poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego.
2. Integracja z siecią transportu publicznego – aby poprawić mobilność mieszkańców i turystów, konieczne jest zapewnienie łatwego dostępu do transportu publicznego. Projekt alei Północnej powinien uwzględniać integrację z siecią tramwajową i autobusową oraz innymi środkami transportu publicznego, tak aby umożliwić łatwe i szybkie przesiadki.
3. Środowisko naturalne – aleja Północna powinna być zaprojektowana z myślą o ochronie środowiska naturalnego i zachowaniu jak największej ilości zielonych terenów. W projekcie należy uwzględnić roślinność, drzewa, krzewy, a także odpowiednie rozwiązania, które pozwolą na efektywne gospodarowanie wodą deszczową.



4. Hałas i zanieczyszczenia powietrza – konieczność zastosowania ekranów dźwiękochłonnych w okolicy budynków mieszkalnych, nieuwzględnionych dotychczas w projekcie. Ważne jest, aby przy projektowaniu alei Północnej wziąć pod uwagę dobrą organizację przestrzeni, co pozwoli na minimalizację zanieczyszczeń i hałasu. W ramach planowania należy uwzględnić odległość między drogą a budynkami, a także lokalizację punktów handlowych i usługowych, które generują duży ruch samochodowy.

Partnerzy lokalni

Partnerami lokalnym konsultacji były **Rada Osiedla Sołtysowice** oraz **Rada Osiedla Polanowice – Poświętne – Ligota**, w siedzibie których zorganizowano dyżury konsultacyjne. Rady przekazywały także mieszkańcom i mieszkankom informacje o konsultacjach.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

Wsparcie merytoryczne: BBKS-PROJEKT Sp. z o.o., Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia

Realizatorzy: Jan Chrzan, Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Opracowanie raportu: Iwona Nowak, Maria Rudnicka-Myślicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie Procesów Konsultacji Społecznych na terenie Gminy Wrocław w roku 2023” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław miasto spotkań





Wrocław | czerwiec 2023