

Tramwaj przez Maślice

Notatka z dwóch spotkań informacyjnych

Jaki był kontekst spotkania?

Spotkania miało na celu przedstawienie mieszkankom i mieszkańcom informacji dotyczących planowanej trasy tramwajowej przez Maślice–od Pilczyckiej do pętli przy Maślickiej (pomiędzy galerią handlową N-Park a linią kolejową).

Informacje o spotkaniu

Miejsce: CAL Maślice, ul. Suwalska 11

Termin: 17 grudnia 2024 r. i 7 stycznia 2025 r., godz. 17:30

Liczba uczestników: około 180

Organizator: Wydział Partycypacji Społecznej (WSS) Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie: Wrocławskie Inwestycje (WI), Wrocławskie biuro projektów Drosystem, Biuro Zrównoważonej Mobilności (BZM), Wydział Inżynierii Miejskiej (WIM), Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta (ZDiUM), Rada Osiedla Maślice (RO)

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

Pytania odnośnie szczegółowych rozwiązań związanych z projektem i jego realizacją należy kierować do Wrocławskich Inwestycji Sp. z o.o.

Opinie osób uczestniczących w spotkaniach oraz wiadomości e-mail wraz z odpowiedziami jednostek merytorycznych

Czy wjazd na parking Parkuj i jedź możliwy jest też od ul. Królewieckiej, nie tylko od ul. Głównej?

Wjazd na parking zaplanowany jest tylko od ul. Głównej. Nie przewiduje się połączenia z ul. Królewiecką.

Postulaty budowy sygnalizacji: przy Królewieckiej, Bogatyńskiej i Zawidowskiej.

Na skrzyżowaniu tramwaju z ul. Królewiecką jest przewidziana sygnalizacja świetlna, natomiast na skrzyżowaniu ul. Bogatyńskiej i Zawidowskiej z ul. Maślicką nie ma takich planów. Rozwiązanie to może zostać poddane analizie po zrealizowaniu inwestycji.

W dokumentacji projektowej na wymienionych skrzyżowaniach zostanie przewidziana kanalizacja kablowa, która pozwoli w przyszłości na montaż sygnalizacji świetlnej, jeżeli analizy wykażą taką konieczność.

Co stanie się ze zjazdem do posesji przy ul. Maślickiej 13 oraz działek przyległych (nr 6/2 i 8/2 AM 4 obr. Pilczyce)?

Istniejący zjazd do posesji Maślicka 13 zostanie odtworzony w jego pierwotnej lokalizacji do istniejącej bramy wjazdowej na posesję. Dla działek sąsiednich numer 6/2 i 8/2 obecnie zjazdy nie istnieją, więc nie mogą zostać uwzględnione w dokumentacji projektowej. Zgodnie z przepisami, inwestor ma obowiązek przebudowywania istniejących zjazdów, które wymagają przebudowy w ramach jego inwestycji.

Postulat zachowania wyjazdu z ul. Gosławickiej w każdym kierunku.

Ulica Gosławicka będzie połączona z ul. Maślicką za pomocą skrzyżowania zwykłego z pełnym zachowaniem relacji dwukierunkowych oraz wszystkich relacji skrętnych na skrzyżowaniu, zarówno z ul. Maślickiej w ul. Gosławicką, jak i z ul. Gosławickiej w ul. Maślicką w obu kierunkach.

Propozycja likwidacji prawoskrętu do wjazdu na drogę wewnętrzną przy budynku nr 161, przy ul. Królewieckiej i zamiany tej powierzchni oraz powierzchni chodnika między jezdnią a drogą dla rowerów na teren zieleni.

Wnioskowany prawoskręt znajduje się poza zakresem inwestycji gminnej.

Czy progi zwalniające, po powstaniu sygnalizacji świetlnej, będzie można zdemontować i przenieść np. przed inne przejście dla pieszych w ciągu ul. Królewieckiej?

Istniejących progów zwalniających nie można przenieść, ponieważ są one integralną częścią nawierzchni ulicy. Możliwe jest ich zdemontowanie i odtworzenie nawierzchni pierwotnej, jeśli takie rozwiązanie zostanie przyjęte w ramach projektu organizacji ruchu. Niemniej progi te znajdują się poza zakresem dokumentacji trasy tramwajowej.

Maślicka 166 b/c – czy powstanie połączenie posesji z drogą 2KDZ?

Połączenie tych budynków z drogą 2KDZ nie jest przewidziane, ponieważ posiadają one połączenie i mają zapewnioną obsługę komunikacyjną od istniejącej ul. Maślickiej.

Czy ruch na ul. Maślickiej zostanie uspokojony?

Na ul. Maślickiej zaprojektowano wiele elementów zagospodarowania pasa drogowego uniemożliwiających rozwijanie dużych prędkości. Są to azyle na przejściach dla pieszych przez ul. Maślicką powodujące zmianę kierunku przejazdu, przystanki autobusowe na jezdni, tarcze skrzyżowań z kostki kamiennej. Istnieje możliwość analizy ograniczenia prędkości na etapie eksploatacji.

Zaplanowanie naprzeciwko cmentarza zjazdu na parking i samego parkingu, który ma służyć do obsługi cmentarza, ale też warzywniaka „Cytrynka”. Wybudowanie parkingu jest społecznie akceptowalne.

Dojazd do warzywniaka „Cytrynka” zostanie zapewniony przez drogę obsługującą połączoną z ul. Warmińską i ul. Maślicką. Kompensata likwidowanych miejsc postojowych przed cmentarzem zostanie przeanalizowana i w miarę możliwości terenowych zaproponowana.

Czy odbiór odpadów z posesji przy jezdni odbarczającej przy ul. Maślickiej będzie możliwy?

Tak, szerokość projektowanej jezdni (5 m), umożliwi przejazd służb komunalnych.

Przesunięcie miejsca do zawracania z działek 38 i 38a przy ul. Maślickiej na działki 36 i 36a. Umożliwi to obsługę lokalnego warzywniaka „Cytrynka”. Na pasie zieleni pomiędzy miejscem do zawracania a ul. Maślicką należy umieścić fizyczne zabezpieczenie (słupki, drobne nasadzenia), aby uniemożliwić skracanie sobie drogi do wspomnianego warzywniaka.

Propozycja jest możliwa do wprowadzenia.

Wszystkie wloty w ul. Maślicką i Nowomaślicką powinny mieć wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów. Tak jak ma to miejsce na wlocie Suwalskiej z Królewiecką.

Wloty ulic: Suwalskiej, Maślickiej, Śliwowej, Bogatyńskiej, Rędzińskiej oraz Gostyńskiej zaprojektowano na wyniesieniu. Na skrzyżowaniach z ul. Brodnicką i Warmińską wyniesione są całe tarcze skrzyżowań.

Postulat płyt bitumicznych na przystankach dla redukcji hałasu.

Wszelkie rozwiązania techniczne przyjmowane dla projektowanych nawierzchni, analizowane są pod kątem możliwości redukcji hałasu i drgań. Odbędzie się to w uzgodnieniu z odpowiednimi jednostkami merytorycznymi – ZDiUM i MPK.

Wniosek o wszelkie możliwe sposoby na „wygłuszenie” przystanków

W ramach projektu zostaną wykorzystane wszelkie możliwości technicznie redukujące hałas wywołany przez pojazdy tramwajowe. Na przystankach i w ich otoczeniu zostanie zastosowana roślinność. Torowisko tramwajowe będzie wykonane na dedykowanych do tego celu odpowiednich podkładach tłumiących drgania.

Czy zadbano o redukcję hałasu generowanego przez przejazd tramwaju (smarowanie torowe, na łukach)?

W ramach zadania uwzględnione zostaną wszelkie dostępne rozwiązania redukujące hałas generowany przez przejeżdżające tramwaje, w tym m.in. torowiska o nawierzchni zielonej czy odpowiednie smarowanie szyn na łukach.

Maślicka 140a–dlaczego nie powstaną tu ekrany?

Z przeprowadzonych analiz oddziaływania hałasu, przy budynku nr 140a, nie występują przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, które potwierdzałyby konieczność zastosowania ochrony akustycznej tego budynku.

Postulat, że ekrany akustyczne powinny być zabudowane i mieć możliwie maksymalnie dużo zieleni, co daje chłód latem. Brak światła nie powinien stanowić takiego problemu, ponieważ ekrany będą od północnej strony linii niskiej zabudowy.

Konstrukcja ekranów będzie zabudowana na jej znacznej powierzchni oraz wykonana z materiału pochłaniającego hałas. Ekrany zostaną obsadzone roślinnością pnącą.

Czy powstaną ekrany akustyczne w sąsiedztwie osiedla Le Vert przy ul. Paniowickiej 1a-c? Jesteśmy odrobinę zaniepokojeni planowanym przebiegiem hałaśliwego tramwaju bezpośrednio pod naszymi oknami.

Z przeprowadzonych analiz oddziaływania hałasu wynika, że przekroczenia dopuszczalnych norm, które potwierdzałyby konieczność zastosowania ochrony akustycznej budynku, nie będą występowały na wskazanych zabudowaniach. Największym generatorem hałasu jest ruch samochodowy, a na wysokości tego budynku zlokalizowana będzie infrastruktura tramwajowa, droga dla rowerów czy droga dla pieszych. Zastosowane zostaną również wszelkie rozwiązania techniczne, redukujące hałas oraz drgania.

Przy ul. Zawidowskiej 15 linia tramwajowa będzie przebiegać zaledwie kilka metrów od budynku. Hałas wzrośnie dodatkowo przez wyburzenie budynków przy ul. Maslickiej 93 i 93a. Apeluję o ponowne rozważenie rozmieszczenia ekranów dźwiękochłonnych i uwzględnienie ich montażu także od strony budynków przy ul. Zawidowskiej, a nie tylko po przeciwnej stronie jezdni.

Trasa tramwajowa będzie oddalona o ok. 29 m od budynku przy ul. Zawidowskiej 15. Ekran akustyczny został zaprojektowany wszędzie tam, gdzie nastąpiły przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Głównym generatorem hałasu jest nawierzchnia jezdni ul. Maślickiej i poruszające się po niej pojazdy kołowe. Jezdnia ul. Maślickiej, będzie oddalona od budynku nr 15 o ponad 30 m. Zabudowa po stronie południowej ul. Maślickiej będzie znajdowała się w odległości ok 17–19 m od jezdni ulicy Maślickiej, w związku z czym oddziaływanie hałasu na te budynki będzie znacznie większe.

Dla zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej, przepisy prawne dopuszczają inne normy hałasu. Dla zabudowy jednorodzinnej są one bardziej restrykcyjne.

W przeprowadzonych analizach hałasu (zamodelowanie przy pomocy specjalistycznego oprogramowania) zostały wzięte pod uwagę wszystkie elementy nowego zagospodarowania obszaru pasa drogowego (w tym wyburzenia budynków nr 93 i 93a czy zmiana nawierzchni jezdni z kostki kamiennej na nawierzchnię „cichą”). Wyniki wskazały przekroczenia dopuszczalnych norm jedynie na budynkach po południowej stronie ul. Maślickiej.

Nie ma więc podstaw do zastosowania dodatkowej ochrony akustycznej budynków przy ul. Zawidowskiej w postaci ekranów.

Czy będzie opracowane i upublicznione zestawienie wycinki drzew i nasadzeń?

Ostateczne zestawienie drzew wycinanych oraz nasadzanych będzie gotowe po zakończeniu procesu projektowego. Zależy ono od przyjętych rozwiązań projektowych w zakresie rozwiązań układu drogowo-torowego czy sieciowego, oraz dostępnego terenu pod przyszłe nasadzenia.

Po zakończeniu prac projektowych takie zestawienie będzie mogło być upublicznione. Podkreślamy, że przyjmując rozwiązania projektowe dążymy do maksymalnej ochrony istniejącej zieleni i wprowadzania nowej wszędzie tam, gdzie to możliwe.

Wykorzystajmy zielen jako element odgradzający, np. drogi dla rowerów od torowiska.

Wszędzie tam, gdzie są możliwości terenowe, zostanie nasadzona zielen oddzielająca drogę dla rowerów od torowiska tramwajowego, przede wszystkim w miejscach niebezpiecznych tj. na łukach, z zachowaniem wymogów przepisów technicznych (np. konieczność zachowania odpowiedniej skrajni).

Propozycja utworzenia parku kieszonkowego na rogu al. Śliwowej i ul. Żytawskiej.

Wszelkie możliwe tereny w obszarze prowadzonej inwestycji zostaną wykorzystane pod nasadzenia kompensacyjne lub wyrównujące. Obszar pomiędzy al. Śliwową a ul. Żytawską, należy do podmiotów prywatnych, w związku z czym nie mamy możliwości utworzenia w tym miejscu parku kieszonkowego.

Postulujemy więcej zieleni oddzielającej planowaną inwestycję drogowo-tramwajową od budynków przy ul. Suwalskiej 22–34. Jesteśmy otwarci na rozmowy, np. co do wykorzystania istniejącego płotu posesji jako stelaża dla pnączy i stworzenie "zielonego płotu". W przypadku braku wystarczającej ilości miejsca na nasadzenia na terenach należących do miasta, proponujemy przekazanie na ten cel i wykorzystanie terenu wspólnoty.

Zieleń wysoka, średnia czy niska zostanie nasadzona wszędzie tam, gdzie są możliwości terenowe oraz techniczne (np. uwzględniając przebieg sieci podziemnych). Dotyczy to również zazieleniania przystanków. Analiza tego zakresu odbędzie się na kolejnych etapach opracowywania dokumentacji projektowej.

Nasadzenie nowej zieleni powinny być prowadzone na terenach należących do Gminy Wrocław. Możliwość nasadzeń na terenach nie należących do Gminy zostanie skonsultowana z Zarządem Zieleni Miejskiej.

Drogi dla rowerów powinny być dwukierunkowe.

Projekt przewiduje wykonanie dwukierunkowych dróg rowerowych.

Droga dla rowerów po północnej stronie Maślickiej będzie dwukierunkowa, niestety jej kontynuacja w kierunku centrum, czyli północna strona ul. Pilczyckiej już ma tylko jeden kierunek. Jadąc rowerem na Kozanów trzeba dwa razy bez sensu przekraczać ruchliwą ul. Pilczycką.

W zadaniu "Tramwaj na Maślice" między Stadionem a ul. Dworską zostało zaprojektowane przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów na azylu, aby umożliwić przekroczenie jezdni bez konieczności oczekiwania na sygnalizacji świetlnej. Wzdłuż ul. Pilczyckiej docelowo na całym odcinku, droga dla rowerów po północnej stronie będzie dwukierunkowa, jednakże będzie to ujęte w odrębnym zadaniu.

Postulat zaplanowania połączenia ze ścieżką pieszo-rowerową z ul. Fromborską (projekt WBO).

Połączenie z ul. Fromborską zostanie wykonane w ramach budowy trasy tramwajowej.

Postulat zaplanowania oświetlenia ciągu pieszo-rowerowego łączącego ul. Stodolną z Centrum Aktywności Lokalnej na Maślicach przy ul. Suwalskiej 11.

Zakres znajduje się poza granicami opracowania. Zadanie zostanie uwzględnione w planach finansowych i zrealizowane po opracowaniu dokumentacji projektowej.

Postulat zaprojektowania jezdni odbraczającej wzdłuż ul. Maślickiej jako strefy zamieszkania z dopuszczonym kontraruchem dla rowerów.

Na etapie projektowania organizacji ruchu można wprowadzić stosowne oznakowanie w porozumieniu z zarządzającym ruchem oraz Radą Osiedla, które będzie zapewniać odpowiedni poziom bezpieczeństwa pieszych.

Kierunek jazdy na jezdni odbarczającej wzdłuż ul. Maślickiej powinien być w stronę Stabłowic, przeciwnie do porannych korków.

Na etapie projektowania organizacji ruchu można wprowadzić stosowne oznakowanie w porozumieniu z zarządzającym ruchem oraz Radą Osiedla.

Absolutnie jezdnia odbarczająca wzdłuż ul. Maślickiej nie może być z kostki, która obecnie jest na ul. Maślickiej. Taka nawierzchnia nie spełniałaby wymogów Wrocławia oraz wytycznych Ministra Infrastruktury dla infrastruktury pieszej i rowerowej. Proponuję znaleźć kilka m2 wolnej przestrzeni w pobliżu, ułożyć tam kostkę i postawić tablicę pamiątkową.

Ponieważ ulica Maślicka znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej, konieczna jest akceptacja rozwiązań projektowych przez Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Wykonanie jezdni odbarczającej o nawierzchni z kostki kamiennej, jest wymogiem stanowiącym długo wypracowywany kompromis, a mający na celu możliwość usunięcia kostki z jezdni „głównej” ul. Maślickiej. Ruch rowerowy będzie odbywał się tu wspólnie z pojazdami samochodowymi i pieszymi.

Dodatkowym wymogiem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jest zastosowanie na jezdni ul. Maślickiej pasów oraz tarcz skrzyżowań z kostki kamiennej. Pozostawienie tylko tych elementów (bez kostki w jezdni odbarczającej), nie uzyska zgody Konserwatora, co uniemożliwi uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych niezbędnych do realizacji inwestycji.

Sugestia zieleni niskiej i średniej na terenie przy ogrodzeniu kościoła św. Agnieszki

Rozwiązania dotyczące zieleni zostaną wprowadzone do dokumentacji projektowej.

**Propozycja nowej lokalizacji dla krzyża przydrożnego za budynkiem,
w pobliżu obecnej.**

Możliwa do wprowadzenia.