

Wrocław, 09.10.2025



WROCŁAWSKIE
INWESTYCJE

Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.
Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław
T +48 71 77 10 900 lub 901
F +48 71 77 10 904
E biuro@wi.wroc.pl
www.wi.wroc.pl

Notatka ze spotkania z mieszkańcami osiedla Maślice ws. zadania pn.
Budowa wydzielonej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Maślickiej we Wrocławiu

W spotkaniu brali udział:

1. Michał Kulicki – Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.
2. Justyna Kleczewska – Strąg – Wrocławskie inwestycje Sp. z o.o.
3. Monika Jurkiewicz - Wrocławskie inwestycje Sp. z o.o.
4. Irena Kozieł - Wrocławskie inwestycje Sp. z o.o.
5. Mariusz Przewłocki – Biuro Projektowe Drosystem Sp. z o.o.
6. Robert Rybka - Biuro Projektowe Drosystem Sp. z o.o.
7. Józefina Sobiegraj – Wydział Mobilności Miejskiej UM
8. Łukasz Niziński – Wydział Inżynierii Miejskiej UM
9. Paweł Schindler – Dział Rozwoju Osiedli i Partycypacji

oraz przybyli na spotkanie mieszkańcy osiedla Maślice.

Spotkanie dotyczyło kwestii zawartych w przekazanych pismach mieszkańców ul. Maślickiej od nr 40 do 104 oraz wspólnoty mieszkaniowej Dębowa Polana tj.:

1. Likwidacji części zjazdów z jezdni głównej ul. Maślickiej na jezdnię drogi odbarczającej.
2. Montażu ekranów akustycznych.
3. Oświetlenia drogi odbarczającej.
4. Wykorzystania kostki pochodzącej z rozbiórki nawierzchni ul. Maślickiej do wykonania nawierzchni jezdni drogi odbarczającej.
5. Sposobu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z drogi odbarczającej..
6. Organizacji ruchu na drodze odbarczającej.
7. Sytuacji drzew w rejonie zabudowań wspólnoty Dębowa Polana względem planowanej inwestycji.

Kierownik Projektu, Pan Michał Kulicki, omówił wszystkie powyższe kwestie:

Ad. 1 Likwidacja części zjazdów z jezdni głównej ul Maślickiej na jezdnię drogi odbarczającej.

W stanie istniejącym występuje 6 zjazdów z ul. Maślickiej na jezdnię odbarczającą, wykonane w nawierzchni utwardzonej czy nieformalne poprzez rozjeżdżenie pasa zieleni pomiędzy obiema jezdniami. Pierwsze rozwiązania przedstawione na spotkaniach informacyjnych z mieszkańcami z grudnia 2024 r i stycznia 2025 r., nie przewidywały wykonania tych zjazdów.

Po przeprowadzonej analizie udało się wprowadzić dwa dodatkowe zjazdy z jezdni ul. Maślickiej na jezdnię odbarczającą, jeden na wysokości ul. Zawidowskiej, drugi na wysokości ul. Bogatyńskiej. Na możliwość wprowadzenia dodatkowych zjazdów mają wpływ poniższe kwestie:

- a) techniczne.





WROCŁAWSKIE
INWESTYCJE

Przyjmowane rozwiązania projektowe muszą być zgodne z obowiązującymi obecnie przepisami prawa. Ponieważ niweleta jezdni głównej ul. Maślickiej przebiega wyżej jak jezdni odbarczającej, zjazdy muszą być prowadzone w spadku. Maksymalna jego wartość została określona w przepisach prawnych i wynosi 5 %. Istniejące zjazdy tych przepisów nie spełniają, wartość ich pochyleń wynosi od 7,5 do 9 %. Ze względu na konieczność dowiązania się do istniejących punktów wysokościowych na istniejących skrzyżowaniach czy zjazdów na posesje, niweleta obu jezdni może ulec zmianie w niewielkim zakresie.

b) Hałas

Ze względu na obliczone przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu na obszarach podlegających ochronie akustycznej (o wartościach ponad 3 do nawet 4,5 dB), co jest poziomem większym niż przyjmowana wartość błędu pomiarowego, w związku z powyższym nie ma możliwości zrezygnowania z budowy ekranów akustycznych.

Każde przerwanie ciągłości ekranu, powoduje ograniczoną ochronę akustyczną w danym miejscu. Biorąc pod uwagę powyższe, dobór lokalizacji dodatkowych zjazdów został wykonany w taki sposób, aby poziomy hałasu w miejscach przerwania ekranu w jak najmniejszym stopniu wpływał na zabudowę chronioną. Lokalizacja dodatkowych zjazdów została wybrana, ponieważ:

- zabudowania na wysokości ul. Bogatyńskiej są odsunięte od granic działek w stosunku do pozostałych, dlatego w tej lokalizacji hałas który będzie się przedostawał, nie będzie powodował przekroczenia norm hałasu.
- na wysokości ul. Zawidowskiej, odległość pomiędzy budynkami nr 88 i 88a, jest na tyle duża, że przerwanie ciągłości ekranu w tym miejscu pozwoli zachować normatywny poziom hałasu.

c) Inżynieria ruchu (bezpieczeństwo uczestników ruchu)

Dodatkowe zjazdy zostały ulokowane na wysokości skrzyżowań ul. Maślickiej z ul. Zawidowską i z ul. Bogatyńską, które zostaną skanalizowane tj. wytworzone pasy do lewoskrętów, azyli dla pieszych. Dzięki temu wjeżdżające pojazdy na jedni odbarczającą nie będą mocno wpływały na zakłócenia ruchu na odcinkach pomiędzy wspomnianymi skrzyżowaniami, a pojazdy wyjeżdżające z jezdni odbarczającej będą mogły poruszać się w obu kierunkach ul. Maślickiej.

Lokalizacja zjazdów pomiędzy skrzyżowaniami (nie wspominając kwestii różnicy wysokości) spowodowałaby, że wyjazd byłby możliwy tylko w jednym kierunku, jak również, zakłócenia ruchu na ul. Maślickiej występowałyby już przed skrzyżowaniami.

Pod względem inżynierii ruchu, zlokalizowanie zjazdów w pokazanych obszarach nie spowolni znacząco ruchu oraz jest przede wszystkim dużo bezpieczniejsze.

Ponadto przeprowadzona została analiza przejezdności dla pojazdów osobowych oraz pojazdów większych np. śmieciarki. Przejezdności zostały pokazane na wyświetlanych na spotkaniu planach sytuacyjnych i pokazują że manewrowanie pojazdami na jezdni odbarczającej nie będzie ograniczone.

Wszystkie wymienione powyżej aspekty muszą być spełnione jednocześnie, aby możliwe było zaprojektowanie dodatkowych zjazdów.

Ad.2 Montaż ekranów akustycznych.

Jak wskazano powyżej, przeprowadzona analiza akustyczna, pokazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, po zachodniej stronie ul. Maślickiej, przy zabudowie jednorodzinnej od nr 40 do 104. Błąd pomiarowy, przy

modelowaniu poziomu hałasu w programie komputerowym wynosi max do 3 dB, a na terenach chronionych zachodniej strony ul. Maślickiej dopuszczalny poziom hałasu został przekroczony miejscami nawet o ok 4,0 – 4,5 dB.

W związku z koniecznością dotrzymania przepisów prawa w zakresie obowiązujących dopuszczalnych norm hałasu, umożliwiającą uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, a ostatecznie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (zrid), ekrany akustyczne we wskazanej wyżej lokalizacji, muszą zostać wykonane.

Ad. 3 Oświetlenie drogi odbarczającej.

Jezdnia odbarczająca będzie posiadała oświetlenie drogowe.

Sposób oświetlenia tzn. czy będzie ono odrębne dla tej jezdni czy na wysięgnikach ze słupów z jezdni głównej, zostanie rozwiązany w dokumentacji budowlanej.

Ad. 4 Zastosowanie kostki kamiennej z rozbiórki jezdni głównej ul. Maślickiej.

Wykorzystanie kostki kamiennej z rozbiórki z jezdni głównej ul. Maślickiej na jezdni odbarczającej, jest wymogiem Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Ponieważ znajdujemy się w obszarze historycznego układu przestrzennego Maślic Małych we Wrocławiu, ujętego w wojewódzkiej oraz gminnej ewidencji zabytków, opinia Konserwatora jest wiążąca i wpływa na możliwość uzyskania decyzji zrid.

Rozmowy z Konserwatorem odbywały się już na etapie realizowania dokumentacji projektowej na przebudowę samej ul. Maślickiej i toczyły się przez ok 1,5 roku. Pierwotnie Konserwator nie chciał zgodzić się na likwidację kostki kamiennej na jezdni głównej ul. Maślickiej, ostatecznie wyraził na to zgodę, pod warunkiem wbudowania kostki na jezdni odbarczającej, tarczach skrzyżowań, ściekach przykrawężnikowych oraz pasach na jezdni przy wjeździe i wyjeździe z obszaru objętego ewidencją zabytków.

Warunek ten został utrzymany na etapie obecnie opracowywanej dokumentacji.

Ad. 5 Sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych na jezdni odbarczającej

Mieszkańcy zgłosili obawę, że odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do muldy chłonnej, spowoduje podniesienie się poziomu wód gruntowych i podtopień piwnic.

Przyjęte rozwiązania projektowe przewidują odwodnienie drogi odbarczającej poprzez wpusty do kanalizacji deszczowej. Mulda chłonna zlokalizowana będzie wzdłuż jezdni głównej ul. Maślickiej i wyposażona m.in. w drenaż, który poprawi warunki odprowadzania wód opadowych. Dodatkowo w jezdni głównej zaprojektowano wpusty deszczowe, które nadmiar wody będą odprowadzały do kanału deszczowego.

W związku z powyższym sytuacja związana z gospodarowaniem wodami opadowymi i roztopowymi zostanie poprawiona w stosunku do dziś istniejącej i tym samym nie spowoduje podnoszenia poziomu wód gruntowych..

Ad. 6 Organizacja ruchu na jezdni odbarczającej

W przedstawionych na spotkaniach informacyjnych, w grudniu 2024 r. oraz styczniu 2025 r., planach sytuacyjnych, jezdnia drogi odbarczającej przewidziana była jako droga jednokierunkowa (zgodnie z wówczas wyrażanym oczekiwaniem mieszkańców obecnych na spotkaniach, aby uniknąć objeżdżania korków na jezdni głównej). Obecnie, na wniosek mieszkańców dopuszczony zostanie ruch dwukierunkowy oraz wprowadzona zostanie strefa ruchu uspokojonego, która oznacza możliwość poruszania się tą drogą wszystkich uczestników ruchu tj. pieszych, rowerzystów oraz pojazdów kołowych z ograniczoną prędkością do 30 km/h.



Ad. 7 Wspólnota mieszkaniowa Dębowa Polana

Mieszkańcy przekazali pismo, w którym wyrażają obawę o wycinkę zieleni rosnącej w rejonie ich budynków.

Wyjaśniono, że inwestycja polegająca na budowie trasy tramwajowej, przebiega w korytarzu wyznaczonym w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego, czyli po północnej stronie i w oddaleniu od zabudowy tej wspólnoty. W związku z powyższym w ramach inwestycji tramwajowej nie ingerujemy w zieleni rosnącą za budynkiem przy ul. Suwalskiej 16-18.

Ponadto w piśmie wskazano na konieczność wykonania prac eksploatacyjnych na rowie stanowiącym dopływ do Ługowiny. Obszar ten również znajduje się poza zakresem inwestycji, to też temat został przekazany do Zarządu Zieleni Miejskiej. Z informacji jakie uzyskaliśmy, ZZM tematem się już zajął oraz odbyło się spotkanie przedstawiciela ZZM z zarządcą wspólnoty Dębowa Polana w tym temacie.

Biorąc pod uwagę powyższe, planowana inwestycja nie ingeruje w obszar o którym wspomniano w piśmie mieszkańców budynku przy ul. Suwalskiej 16-18.

Pytania mieszkańców

Czy słupy napowietrznej linii energetycznej, zlokalizowane wzdłuż posesji przy drodze odbarczającej, zostaną przebudowane, aby zwiększyć szerokość tej drogi?

Ponieważ słupy energetyczne nie stanowią kolizji z inwestycją gminną, w ramach zadania nie mogą być one przebudowane. Wystąpiliśmy do ich właściciela, do Tauron Dystrybucja S.A., z pytaniem czy skablują tę sieć. W odpowiedzi uzyskaliśmy informację, że Tauron nie przewiduje w najbliższym czasie prac związanych z linią energetyczną.

Koszty skablowania linii napowietrznej są wysokie. Gmina Wrocław nie ma możliwości finansowania ze środków publicznych przebudowy sieci, która jest własnością innego podmiotu.

Szerokość jezdni zgodnie z projektem została zwiększona, w związku z czym sytuacja zostanie poprawiona.

Dodatkowo, skablowanie tej linii spowodowałoby konieczność przebudowy złączy energetycznych do wszystkich budynków prywatnych wzdłuż drogi odbarczającej, gdzie część kosztów wykonania nowych złączy musieliby pokryć mieszkańcy.

Zgodnie z ustawą o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, do mieszkańców należy obowiązek odśnieżania ciągu pieszojezdnego przylegającego do posesji. W jaki sposób mieszkańcy mają odśnieżać nawierzchnię z kostki kamiennej granitowej? Ponieważ kostka w okresie jesienno - zimowym może być śliska, co może doprowadzić do upadku. Kto będzie odpowiadał za ewentualne wypadki na tej drodze?

W opinii WI oraz Projektanta, według ww. ustawy, do obowiązków właścicieli nieruchomości należy odśnieżanie dróg dla pieszych położonych wzdłuż ich nieruchomości. Ponieważ w ramach projektu droga odbarczająca zostanie oznakowana jako strefa ruchu uspokojonego - co oznacza że dopuszczony jest tam zarówno ruch pieszy oraz kołowy, utrzymanie zimowe oraz odpowiedzialność za wypadki na tej drodze, należy do zarządcy drogi.

Zgłaszane przez mieszkańców obecne stanowisko straży miejskiej o nakładaniu mandatów za niedotrzymanie obowiązku odśnieżania drogi odbarczającej może wynikać z braku odpowiedniego oznakowania i traktowanie tego ciągu jako drogi dla pieszych.

Temat zostanie dokładnie rozpoznan, a informacje zwrotne przekazane mieszkańcom.



WROCŁAWSKIE
INWESTYCJE

Kiedy mieszkańcy zostaną powiadomieni o ustaleniach ws. zimowego utrzymania drogi i odpowiedzialności w przypadku ewentualnych wypadków na tej drodze?

Temat zostanie skonsultowany z odpowiednimi jednostkami miejskimi i odpowiedź zostanie przekazana możliwie najszybciej.

Dlaczego na jezdni odbarczającej zastosowana ma być kostka granitowa, skoro nigdy nie posiadała ona takiej nawierzchni?

Stanowisko Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, nakłada konieczność zachowania istniejącej kostki, jeżeli nie na jezdni głównej to na jezdni manewrowej. Brak dostosowania się do takiego wymogu doprowadziłoby do braku możliwości zrealizowania planowanej inwestycji. Negocjacje w tym zakresie trwały co najmniej 1,5 roku, w tym okresie prowadzona była korespondencja oraz odbywały się spotkania.

Dolnośląski Urząd Ochrony Zabytków, nie jest jednostką miejską Wrocławia, a Dolnośląskiego Konserwatora Zabytków nie powołuje Prezydent Miasta, w związku z czym Gmina Wrocław nie odpowiada i nie ma wpływu na decyzję podejmowane w tej jednostce.

Czy istnieje możliwość wykonania na tej jezdni nawierzchni z betonu z „odciśniętą” kostką jak to zostało wykonane w niektórych lokalizacjach we Wrocławiu?

Takie rozwiązanie jest stosowane przede wszystkim w torowiskach tramwajowych, pod którymi zlokalizowanych jest niewiele sieci podziemnych, a ingerencja w nie, nie jest zbyt duża.

W przypadku awarii sieci zlokalizowanych pod nawierzchnią betonową, dostanie się do tej sieci a potem odtworzenie takiej nawierzchni wiąże się z wieloma trudnościami, począwszy od trudności w dostępności firm wykonawczych, które podjęłyby się wykonania takiego zadania, po duży reżim technologiczny wykonania takiej nawierzchni, np. w okresie zimowym nie wykonuje się nawierzchni betonowych ponieważ beton w niskich temperaturach nie wiąże. Dodatkowo gestorzy sieci, czy zarządcy dróg, często nie wyrażają zgody na wykonanie tego typu nawierzchni gdyż jest ona problematyczna w naprawach i odtwarzaniu.

Ponadto, technologicznie wykonanie odcisku na tak dużej szerokości jest na tyle problematyczne, że istnieje obawa iż nawierzchnia wyglądałaby bardzo nieestetycznie.

Czy istnieje możliwość wykonania chodnika wzdłuż posesji, który będzie miał inną nawierzchnię jak kostka kamienna?

Zgodnie z aktualnymi przepisami, chodnik musi mieć minimum 2,30 m szerokości, nie ma możliwości wyodrębnienia takiej przestrzeni wzdłuż drogi odbarczającej.

Czy istnieje możliwość wykonania połowy nawierzchni tej jezdni od strony posesji, z innego materiału jak kostka kamienna?

Zastosowanie tego rozwiązania, wymusza rozpoczęcie rozmów z Konserwatorem Zabytków od początku, co spowoduje wstrzymanie prac projektowych.

Czy kostka nie może zostać wbudowana w nawierzchnię torowiska?

Obecnie torowisko zaplanowane jest jako zielone, które wpływa na obniżenie poziomu hałasu i drgań. Zmiana nawierzchni spowoduje jeszcze większe przekroczenia dopuszczalnych norm, niż jest to na obecnym etapie.

4

Ponadto ze względów eksploatacyjnych zastosowanie kostki w nawierzchni torowiska, jest rozwiązaniem które się nie sprawdza, ponieważ po krótkim czasie kostka zaczyna klawiszować i wypadać. Obecnie odchodzi się wykonywania tego typu nawierzchni na torowiskach, a istniejące wymienia się na nawierzchnie betonowe.

Jak wysokie będą ekrany akustyczne i z jakiego materiału zostaną wykonane?

Ekrany będą miały wysokość 3 m.

Materiał z którego wykonane zostaną ekrany, musi posiadać właściwości pochłaniające dźwięk, tj. z betonu. Przezierne ekrany akustyczne odbijają dźwięk. Zastosowanie ich na ul. Maślickiej spowoduje wzrost poziomu hałasu na zabudowie wielorodzinnej po drugiej stronie ulicy.

Ekrany zostaną obsadzone obustronnie zielenią pnącą.

Czy zastosowanie pełnych, nieprzeziernych ekranów jest bezpieczne przy wyjeździe z drogi odbarczającej?

Ekrany z poziomu kierowcy nie powinny zasłaniać widoczności. Jednak również z tego powodu dodatkowe zjazdy zostały wykonane w obrębie skrzyżowań, tam gdzie prędkość ruchu jest niższa, a włączenie do ruchu bezpieczniejsze.

Czy będzie możliwość parkowania wzdłuż jezdni odbarczającej, czy wprowadzony zostanie zakaz?

Na jezdni odbarczającej zostanie wprowadzona strefa ograniczonego ruchu, która nie zabiera możliwości parkowania na zasadach ogólnych. Możliwość parkowania byłaby ograniczona w przypadku wprowadzenia strefy zamieszkania, w której parkowanie dozwolone jest jedynie na wyznaczonych do tego miejscach. Wydział Inżynierii Miejskiej nie planuje wprowadzenia w tym miejscu strefy zamieszkania.

Czy przy zaparkowanych samochodach będzie mogła przejechać śmieciarka?

Tak, szerokość jest wystarczająca.

Czy na jezdni odbarczającej będzie wydzielona droga dla rowerów?

Nie, na jezdni tej poruszać się będą mogli zarówno piersi jak i rowerzyści czy pojazdy kołowe. Wydzielona droga dla rowerów oraz droga dla pieszych zaprojektowana została po drugiej stronie ul. Maślickiej.

Czy, ze względu na fakt, że mieszkańcy ze swoich posesji wychodzą bezpośrednio na jezdnię, prędkość może zostać ograniczona do 20 km/h?

Powyższa kwestia zostanie przeanalizowana w odpowiednich jednostkach podczas opracowywania projektu organizacji ruchu docelowego.

Czy istnieje możliwość, aby na obecnym etapie zrezygnować z dodatkowego zjazdu na wysokości ul. Bogatyńskiej, ze względu na przedzierający się hałas do zlokalizowanych w tym miejscu domów? Już w chwili obecnej hałas z ul. Bogatyńskiej jest duży.

Dodatkowe zjazdy zostały wprowadzone na życzenie mieszkańców, dlatego decyzja należy do mieszkańców, którzy powinni podjąć wspólnie decyzję w tym zakresie.

Zjazd na wysokości budynku 56, nie został uwzględniony w nowym układzie, pomimo, że w stanie istniejącym jest. Brak utrzymania tego stanu jest odebraniem praw nabytych. Wymóg bezpośredniego połączenia z drogą publiczną był zapisany w pozwoleniu na budowę garażu na posesji nr 56.

4



WROCŁAWSKIE
INWESTYCJE

W przypadku zaparkowania pojazdu na wysokości ww. posesji, nie będzie możliwości wjazdu na nią.

Lokalizacja zjazdów została ustalana na podstawie kryteriów wskazanych na początku spotkania.

Połączenie posesji z drogą publiczną jest utrzymane, ponieważ droga odbarczająca ma taki status.

Prawa nabyte zostałyby odebrane w przypadku gdyby posesja utraciła połączenie z drogą publiczną.

Jak zostało wskazane na rysunkach z analizą przejezdności, możliwość wjazdu na tę posesję jest zachowana.

Zasady parkowania pojazdów określa prawo o ruchu drogowym, więc w przypadku ich złamania sprawę należy zgłosić do organów, które egzekwują ich przestrzeganie.

Czy głównym źródłem hałasu jest tramwaj? Czy zastosowane zostaną rozwiązania ograniczające ten hałas?

Do analizy hałasu są brane pod uwagę wszystkie elementy budowane/ przebudowywane, które mogą być źródłem hałasu. W przypadku tego zadania jest to zarówno droga jak i tramwaj (choć to droga i poruszające się po niej pojazdy są głównym emitentem hałasu).

W projekcie zastosowane zostaną różne rozwiązania techniczne obniżające poziom hałasu, w tym zielona nawierzchnia torowiska.

Czy zmieni się wysokość jezdni odbarczającej ?

Niweleta jezdni może się zmienić w stosunku do stanu istniejącego, natomiast ze względu na konieczność dowiązania się do istniejących wjazdów na prywatne posesje, różnice te mogą być nieznaczne.

Czy rzędna jezdni ul. Maślickiej się obniży, a jeżeli tak to o ile? Czy torowisko będzie poprowadzone niżej w stosunku do drogi?

Niweleta jezdni ul. Maślickiej może się zmienić, ale podobnie jak jest to z jezdnią obarczającą trzymającą nas istniejące rzędne zjazdów na posesje czy skrzyżowań, więc różnice te będą niewielkie. Zmiana niwelety wynika przede wszystkim z konieczności doprowadzenia jezdni do normatywnych spadków podłużnych, w związku z czym różnice te nie są jednakowe dla całej długości jezdni (w jednym miejscu może być poprowadzona wyżej a w innym niżej).

Torowisko będzie prowadzone w tym samym poziomie co jezdni ul. Maślickiej.

Czy można uzyskać mapę pokazującą zmiany wysokości?

Ostateczna dokumentacja techniczna będzie dostępna do wglądu po zakończeniu prac projektowych.

Czy zastosowane zostaną elementy spowalniające ruch na ul. Maślickiej?

Tak, zastosowane są takie rozwiązania jak wyniesione tarcze skrzyżowań czy azyle przy przejściach dla pieszych.

W jaki sposób, przy dwukierunkowym ruchu na jezdni odbarczającej, ograniczona zostanie możliwość omijania korków np. w kierunku do centrum?

Jak zostało to już wspomniane, pierwotnie przyjęte rozwiązania przewidywały ruch w jednym kierunku na jezdni odbarczającej, a stanowisko mieszkańców Maślic na spotkaniach informacyjnych w grudniu i styczniu takie rozwiązanie potwierdzało.

W przesyłanych protestach mieszkańców ul. Maślickiej od nr 40 do 104, wskazano niezadowolenie z takiego rozwiązania, w związku z czym dopuszczony został ruch dwukierunkowy.

4

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego czy dwukierunkowego nie mają wpływu na zaprojektowaną geometrię układu drogowego, a jedynie na projekt docelowej organizacji ruchu, zmiana może zostać wprowadzona również po zakończeniu realizacji inwestycji.

Na obecnym etapie, w przypadku rozbieżnego stanowiska mieszkańców, proponujemy wewnętrzne ustalenie ostatecznej decyzji w tym zakresie oraz przekazanie jej do Wrocławskich Inwestycji poprzez Radę Osiedla Maślic.

Czy realizacja inwestycji planowana jest całościowo, czy etapami?

Inwestycja planowana jest do zrealizowania całościowo, podział na etapy, może wynikać z organizacji realizacji poszczególnych robót oraz organizacji ruchu w trakcie budowy.

Budynek zlokalizowany przy ul. Maślickiej 166b i c powinien mieć zjazd od strony projektowanej trasy tramwajowej, w projekcie nie przewidziano zjazdu do tego budynku.

Spółka Wrocławskie Inwestycje nie posiada kompetencji zarządcy drogi, w związku z czym nie możemy podejmować decyzji o lokalizacji zjazdu. Wspomniany budynek jest użytkowany i na ten moment skomunikowany z istniejącą drogą publiczną ul. Maślickiej. Zgody na lokalizację zjazdów wydaje Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, do niego należy zgłosić się z zapytaniem dot. warunków skomunikowania budynku 166 b i c.

Czy są już potwierdzone środki finansowe na realizację inwestycji?

Na ten moment środki finansowe są poszukiwane w ramach dofinansowań zewnętrznych.

Dlaczego nie wprowadzono zatok autobusowych na jezdni ul. Maślickiej?

Podstawowym środkiem komunikacji publicznej, po zakończeniu realizacji inwestycji będzie tramwaj, w związku z czym zmniejszona zostanie ilość linii autobusowych w tym rejonie.

Ponadto pas pod drogę publiczną jest na tyle wąski, że nie ma możliwości wprowadzenia zatok autobusowych.

Czy mieszkańcy, przede wszystkim starej zabudowy, będą chronieni przed skutkami prowadzonych robót budowlanych?

Realizacja inwestycji będzie prowadzona w taki sposób, aby nie doprowadzić do jakichkolwiek szkód.

Od każdego wykonawcy robót, wymagane jest posiadanie ubezpieczenia od wszelkich ryzyk budowlanych. W związku z czym, jeżeli jakiegokolwiek budynki zostaną uszkodzone na skutek prowadzonych prac, a właściciel będzie w stanie wykazać, że taka sytuacja miała miejsce, to odpowiedzialność spada na wykonawcę tych robót.

W związku z tym że roboty będą prowadzone jednocześnie, jak będzie z dostępnością do prywatnych posesji?

Wykonawca będzie miał obowiązek zapewnienia dojazdu do każdej posesji, m.in. poprzez nawierzchnie tymczasowe różnego typu. Przed przystąpieniem do robót, wykonawca będzie miał obowiązek opracowania projektu tymczasowej organizacji ruchu.

Czy plany z analizą przejezdności będą dostępne dla mieszkańców?

Plany zostaną udostępnione i będzie możliwość pobrania ich ze strony Rady Osiedla.

Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.
Kierownik Projektu
Justyna Kleczewska-Strąg

Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.
Kierownik Projektu
Michał Kułicki