

Nazwa inwestycji	„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1938D na odcinku od drogi krajowej nr 94 przez m. Św. Katarzyna do m. Smardzów, gmina Siechnice”
Lokalizacja inwestycji	województwo dolnośląskie, powiat wrocławski, Gmina Siechnice
Inwestor	 Zarząd Powiatu Wrocławskiego ul. Tadeusza Kościuszki 131 50-440 Wrocław
Jednostka projektowa	 PROWAY Zbigniew Kowalski ul. A. Vivaldiego 56/3, 52-129 Wrocław Adres biura: ul. Serialowa 24/1, 55-040 Bielany Wrocławskie Telefon: 697 917 251 e-mail: biuro@proway.com.pl www.proway.com.pl
Opracowanie	RAPORT ZE SPOTKANIA Z MIESZKAŃCAMI z dnia 27 lutego 2023 r.

Spis treści

1. Przedmiot inwestycji	3
1.1. Nazwa inwestycji.....	3
1.2. Adres inwestycji	3
1.3. Inwestor	3
1.4. Jednostka projektowa	3
1.5. Cel oraz korzyści z realizacji inwestycji.....	3
1.6. Lokalizacja inwestycji.....	4
1.7. Ogólna charakterystyka przedmiotu projektu.....	4
2. Raport ze spotkania z mieszkańcami	4
2.1. Forma i termin spotkań	4
2.2. Uwagi, wnioski i pytania mieszkańców	7
2.3. Relacja fotograficzna	16

1. Przedmiot inwestycji

1.1. Nazwa inwestycji

Dokumentacja projektowana obejmuje inwestycję:

„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1938D na odcinku od drogi krajowej nr 94 przez m. Św. Katarzyna do m. Smardzów, gmina Siechnice”

1.2. Adres inwestycji

Inwestycja jest zlokalizowana w województwie dolnośląskim, w powiecie wrocławskim, gminie Siechnice.

1.3. Inwestor

Zarząd Powiatu Wrocławskiego

ul. Tadeusza Kościuszki 131

50-440 Wrocław

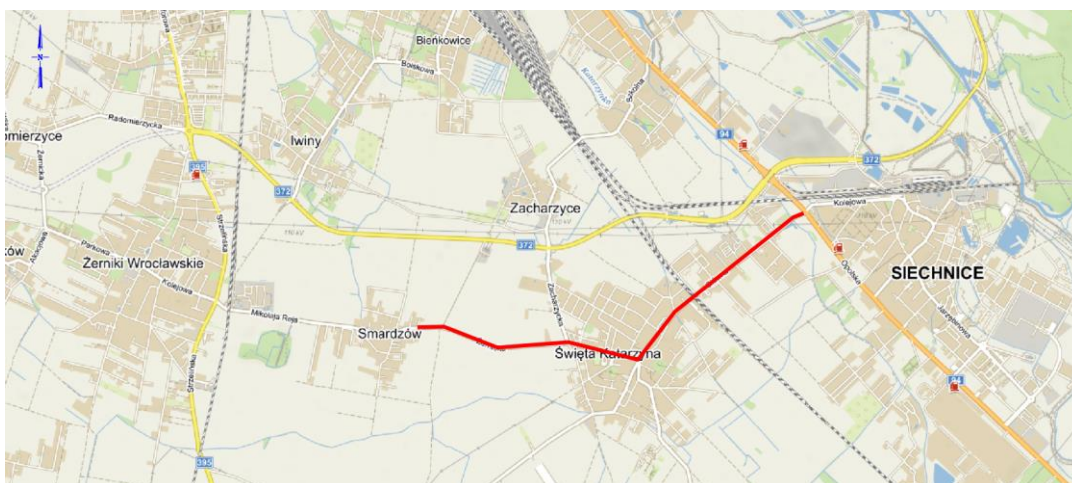
1.4. Jednostka projektowa

Wykonawcą dokumentacji projektowej jest firma PROWAY z siedzibą przy ulicy Antonia Vivaldiego 56/3, 52-129 Wrocław.

1.5. Cel oraz korzyści z realizacji inwestycji

Celem inwestycji jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1938D. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez dostosowanie rozwiązań drogowych do obowiązujących przepisów, uporządkowanie ruchu pieszych i rowerzystów, poprawę geometrię drogi i skrzyżowań, oświetlenie oraz dodatkowe doświetlenie przejść dla pieszych, co w konsekwencji przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zadanie obejmuje również przebudowę kładki pieszo-rowerowej, ciągów pieszo-rowerowych, oświetlenia drogowego i kanalizacji deszczowej.

1.6. Lokalizacja inwestycji



Rys. 1 Plan orientacyjny

1.7. Ogólna charakterystyka przedmiotu projektu

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1938D na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 94, przez miejscowość Święta Katarzyna, do pierwszych zabudowań miejscowości Smardzów. Projektowana droga będzie drogą jednojezdniową, posiadającą po jednym pasie ruchu w każdym kierunku.

Przebieg drogi nie będzie zasadniczo odbiegał od istniejącego przebiegu, zaś jej parametry zostaną dostosowane do wymaganych przepisami parametrów dla drogi klasy technicznej Z.

W zakres opracowania wchodzi między innymi:

- przebudowa nawierzchni jezdni
- przebudowa skrzyżowań z drogami poprzecznymi;
- przebudowa i budowa chodników;
- przebudowa i budowa ścieżek pieszo-rowerowych;
- przebudowa kładki pieszo-rowerowej;
- przebudowa i budowa oświetlenia drogowego;
- przebudowa i budowa odcinków kanalizacji deszczowej;
- przebudowa i budowa odwodnienia drogowego;
- przebudowa istniejących zjazdów;
- wykonanie nowej organizacji ruchu drogowego;

2. Raport ze spotkania z mieszkańcami

2.1. Forma i termin spotkań

Spotkanie z mieszkańcami dotyczące przedstawienia szczegółowych rozwiązań projektowanej drogi odbyło się w dniu 27.02.2023 r. o godz. 16:00 w Klubie Osiedlowym „Tęcza” w Świętej Katarzynie.

Projektant – Zbigniew Kowalski z firmy PROWAY – rozpoczął prezentację multimedialną od przedstawienia parametrów projektowanej drogi i zakresu prac projektowych. Szczególną uwagę poświęcono omówieniu wykonanej analizy ruchu na skrzyżowaniu ulic Głównej, Żernickiej

oraz Powstańców Śląskich, oraz możliwościach przebudowy skrzyżowania uwarunkowanych ograniczeniami terenowymi z uwagi na sąsiadującą zabudowę.

Projektant przedstawił i omówił plany zagospodarowania kolejnych odcinków drogi, opisując planowane rozwiązania projektowe oraz cel ich wprowadzenia. Projektant przedstawił projektowane skrzyżowania, których skorygowana w dokumentacji projektowej geometria spowoduje uporządkowanie potoków ruchu i poprawę widoczności. Wzdłuż odcinka objętego inwestycją przewidziano zachowanie bezpiecznej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, w formie ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, oraz chodników. Projektant wraz z przedstawicielami Starostwa Powiatu Wrocławskiego udzielili odpowiedzi na wszystkie stawiane przez zainteresowanych mieszkańców pytania.

Wątpliwości wśród uczestników wzbudziła kwestia połączenia drogi powiatowej 1938D z drogą krajową nr 94, szczególnie w zakresie ruchu rowerowego. Wyjaśniono, że ze względu na uwarunkowania formalno-prawne, a także finansowanie inwestycji, przedstawione rozwiązania projektowe nie ingerują w istniejące skrzyżowanie będące w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Inwestor przedmiotowej inwestycji, jakim jest Powiat Wrocławski, nie posiada wystarczających środków oraz możliwości finansowania inwestycji w zakresie rozbudowy drogi innego zarządcy drogi, jakim jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Głównym założeniem przedmiotowej inwestycji jest rozbudowa drogi powiatowej na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 94 do początku zabudowań miejscowości Smardzów. Projektant wyjaśnił, że z uwagi na to, iż obszar skrzyżowania jest poza zakresem opracowania, a w obszarze pasa drogowego drogi krajowej w stanie istniejącym nie znajduje się infrastruktura rowerowa, w ramach przedmiotowej inwestycji ścieżka pieszo-rowerowa zakończona zostanie przed skrzyżowaniem. Rozwiązanie takie umożliwi kontynuację ścieżki pieszo-rowerowej w przypadku ewentualnej przyszłej inwestycji rozbudowy drogi krajowej nr 94 prowadzonej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Kwestia ruchu rowerowego została poruszona w szerszym kontekście – wątpliwości budziło zaprojektowanie wspólnych ścieżek pieszo-rowerowych. Projektant wskazał, że w rejonie przystanków autobusowych ruch pieszych i rowerzystów został rozdzielony. Na pozostałych odcinkach szerokość ścieżek pieszo-rowerowych zapewni możliwość bezpiecznego poruszania się obu grup uczestników ruchu drogowego, na zasadach określonych w przepisach Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Na odcinku zabudowanym ścieżka pieszo-rowerowa projektowana jest po jednej stronie drogi, a po przeciwnej stronie projektowany jest chodnik, po którym rowerzyści zgodnie z przepisami nie powinni się poruszać. Ze względu na konieczność zapewnienia dojść do posesji znajdujących się wzdłuż ulicy po obu jej stronach, nie ma możliwości, aby po jednej stronie drogi powstała wyłącznie sama ścieżka rowerowa.

Jako że jednym z głównych celów rozbudowy drogi jest poprawa bezpieczeństwa jej użytkowników, uczestnicy spotkania zadali pytania o doprojektowanie progów zwalniających i większej liczby szukan spowalniających ruch. Projektant wraz z Panem Wicestarostą wyjaśnili, że na drogach powiatowych klasy Z w świetle aktualnych przepisów projektowanie progów zwalniających jest niedozwolone. Obowiązujące przepisy warunkują drogi powiatowe jako drogi, po których z zasady poruszają się pojazdy uprzywilejowane, w szczególności pojazdy pogotowia ratowniczego oraz straży pożarnej, w związku z czym umieszczenie w jezdni progów powoduje uciążliwości do prowadzenia ruchu pojazdów uprzywilejowanych. Przepisy zezwalają jedynie na możliwości zastosowania wyniesionych skrzyżowań. Rozwiązanie wyniesionych skrzyżowań zostanie przeanalizowane przez Projektanta. Wobec powyższego, pojawiły się następne zapytania

o możliwość zaprojektowania azylów na przejściach dla pieszych oraz doświetleń. Projektant wyjaśnił, że każde przejście dla pieszych zostanie doświetlone, zaś azyle zostaną zastosowane tam, gdzie będzie to możliwe.

Mieszkańcy wyrazili swoje wątpliwości do zaproponowanej przebudowy skrzyżowania ulic Żernickiej, Główniej i Powstańców Śląskich. Mieszkańcy zaproponowali zaprojektowanie w tym miejscu ronda. Projektant wyjaśnił, że rondo było rozważane na etapie koncepcji przebudowy tego skrzyżowania, jednak w wyniku przeprowadzonej analizy i wykonanych szkiców okazało się, że budowa ronda wiązałaby się z koniecznością rozbiórki budynków mieszkalnych, w tym wielorodzinnych. Ze względu na duże koszty społeczne, które powstałyby w wyniku ewentualnych rozbiórek budynków mieszkalnych, odstąpiono od takiego rozwiązania. Na całej inwestycji nie przewiduje się wykonania rozbiórek budynków mieszkalnych. Projektant podkreślił, że zaproponowane rozwiązanie przedstawione na spotkaniu maksymalnie jak to jest możliwe poprawia czytelność skrzyżowania oraz widoczność, przy jednoczesnym wpisaniu w istniejącą zabudowę. Rozwiązanie wpisuje się również w wykonane pomiary ruchu i wynikającą z nich strukturę kierunkową ruchu na skrzyżowaniu.

Wiele wypowiedzi dotyczyło przystanków autobusowych – ich lokalizacji oraz typu. Mieszkańcy podzielili się spostrzeżeniem, że autobus stojący na jezdni na przystanku bez zatoki autobusowej prowokuje kierowców do niebezpiecznych zachowań. Projektant wyjaśnił, że zatoki autobusowe zaprojektowane zostały wszędzie tam, gdzie było to możliwe. Projektant wskazał również, że na przedmiotowym odcinku drogi, głównymi elementami ograniczającymi przepustowość drogi jest przejazd kolejowy oraz skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Chwilowy postój autobusu na jezdni nie powinien w znaczący sposób wpłynąć na przepustowość. Jednocześnie Projektant poinformował, że przeanalizowane zostaną w dokumentacji projektowej możliwości zaprojektowania przystanków autobusowych w taki sposób, aby ograniczyć możliwość omijania stojących autobusów przez kierowców, poprzez odpowiednią organizację ruchu drogowego.

Kilka zapytań pojawiło się do oświetlenia drogowego. Projektant poinformował, że w ramach inwestycji istniejące oświetlenie zostanie przebudowane i dostosowane do parametrów zgodnych z obowiązującymi przepisami. Dodatkowo doprojektowane zostaną doświetlenia miejsc niebezpiecznych, takich jak przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Dalsze pytania dotyczyły oświetlenia odcinka od Świętej Katarzyny do Smardzowa. Projektant poinformował, że oświetlenie odcinka drogi poza obszarem zabudowanym nie jest w planach. Pan Burmistrz Siechnic poprosił jednocześnie o rozważenie zasilania hybrydowego oświetlenia z wykorzystaniem fotowoltaiki.

Jeden z uczestników spotkania poinformował, że w stanie istniejących możliwe jest, że istniejący kolektor kanalizacji deszczowej w ul. Żernickiej jest uszkodzony. Projektant odpowiedział, że przebudowa kanalizacji deszczowej jest w zakresie opracowania. Dodatkowo będzie ona poprzedzona kamerowaniem istniejącej sieci, tak aby znaleźć i zidentyfikować najbardziej problematyczne miejsca.

Poruszono również temat zieleni. Padły pytania m.in. o nowe nasadzenia oraz o ochronę istniejącej roślinności. Projektant odpowiedział, że w ramach opracowania wykonany zostanie projekt nasadzeń z uwzględnieniem widoczności, oraz że istniejące drzewa zostaną w większości zachowane. W celu zminimalizowania wycinek, każde drzewo zostało dokładnie pomierzone geodezyjnie i uwzględniane jest w dokumentacji projektowej. Wycinka istniejącej zieleni będzie

ograniczona do minimum, konieczna będzie w miejscach szczególnie niebezpiecznych na przykład w trójkątach widoczności na skrzyżowaniach lub przed przejściami dla pieszych.

Pan Burmistrz Siechnic odniósł się do odcinka wyłączanego z zakresu opracowania. Odcinek ten był przebudowywany kilka lat temu, i o ile infrastruktura pieszo-rowerowa jest w dobrym stanie, to biorąc pod uwagę, że przebudowa drogi będzie miała miejsce w perspektywie kilku kolejnych lat, istnieje możliwość, że jezdnia ulegnie do tego czasu już znacznej degradacji. W odpowiedzi Projektant wskazał, że w zakresie opracowania jest wykonanie badań nawierzchni. Po wykonanych analizach podjęta zostanie decyzja, czy w ramach przedmiotowej inwestycji przewidziany zostanie remont nawierzchni jezdni.

Spora część dyskusji została poświęcona tematowi infrastruktury dla pieszych w Smardzowie. Przedstawiciele Starostwa wyjaśnili, że przebudowa drogi w Smardzowie nie jest w zakresie omawianego projektu i będzie ona przedmiotem dalszych opracowań. W kwestii zakończenia chodnika w rejonie wlotu ul. Miłosza padła deklaracja, że chodnik zostanie doprowadzony kilkadziesiąt metrów dalej, tak aby stworzyć ciągłość z istniejącym chodnikiem w Smardzowie. Zostanie to natomiast skoordynowane z odrębnym opracowaniem dotyczącym budowy chodników w Smardzowie, tak żeby dokumentacje projektowe na siebie się nie nakładały.

Kilka pytań padło o etapowanie i czas realizacji inwestycji. Projektant wraz z Wicestarostą odpowiedzieli, że planowany termin umowny uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej to wrzesień 2023 r., jednak ze względu na czas oczekiwania na uzgodnienia i procedowanie wniosków w organach administracji publicznej, termin ten może ulec wydłużeniu. Wyjaśniono także, że inwestycja podzielona będzie na 3 etapy.

Atmosfera konsultacji budowała pozytywne relacje pomiędzy mieszkańcami i zarazem użytkownikami dróg, a Inwestorem oraz przedstawicielami biura projektowego. Spotkanie potwierdziło, że bardzo potrzebne i wskazane są tego typu rozmowy z mieszkańcami podczas fazy projektowania. Na spotkaniu została sporządzona lista obecności wszystkich uczestników oraz notowane były wszelkie uwagi, wnioski oraz elementy, na które mieszkańcy zwracali uwagę. Na ich podstawie sporządzony został niniejszy protokół.

2.2. Uwagi, wnioski i pytania mieszkańców

Uwagi 1-26 zostały zgłoszone podczas spotkania z mieszkańcami 27.02.2023 r. ustnie w toku dyskusji oraz na udostępnionych przez Projektanta kartach uwag.

1. Uczestnik konsultacji wnosi o zmianę sposobu zakończenia ścieżki pieszo-rowerowej i włączenia rowerzystów do ruchu w rejonie skrzyżowania z ul. Opolską.
Projektant wraz z Inwestorem przeanalizowali inne rozwiązania problemu. W ramach przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się ingerencji w pas drogowy drogi krajowej. Doprojektowane zostanie dodatkowe przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów umożliwiające bezpieczną możliwość włączenia się do ruchu ze ścieżki rowerowej. Nawierzchnia bitumiczna zostanie doprowadzona do pasa drogi krajowej w celu umożliwienia przyszłej kontynuacji ścieżki pieszo-rowerowej.
2. Uczestnik spotkania wnioskuję o rozdzielenie ruchu pieszych i rowerzystów.
Ruch pieszych i rowerzystów będzie rozdzielony w miejscach przystanków autobusowych. Dodatkowo, na terenie zabudowanym, po przeciwnej stronie jezdni od ścieżki pieszo-rowerowej zaprojektowano chodnik wyłącznie dla ruchu pieszego.

3. Mieszkańcy wnoszą o zaprojektowanie elementów uspokojenia ruchu, takich jak progi zwalniające, azyle na przejściach dla pieszych.
Wyniesione skrzyżowania zostaną zaprojektowane w lokalizacjach, w których po wykonaniu analizy będzie to uzasadnione z uwagi na natężenie ruchu samochodowego oraz pieszego, a także uwarunkowania wynikające z obowiązujących przepisów oraz istniejącego zagospodarowania i ukształtowania terenu.
4. Uczestnik konsultacji pyta o wykorzystanie rozwiązań typu „Smart City” w rejonie przejść dla pieszych – doświetlenia, migające światła, kolorystyka.
W miejscach szczególnie niebezpiecznych w przypadku często uczęszczanych przejść dla pieszych zlokalizowanych w pobliżu obiektów użyteczności publicznej, wprowadzone zostaną dodatkowe elementy ostrzegające przez przejściami dla pieszych.
5. Uczestnik konsultacji pyta o projekt zieleni.
Integralną częścią opracowania będzie projekt nasadzeń zieleni. W ramach inwestycji maksymalnie jak to możliwe ograniczone zostaną wycinki istniejącej zieleni.
6. Mieszkańcy pytają, czy przy pracach projektowych brano pod uwagę rondo w miejscu skrzyżowania ulic Żernickiej, Głównej i Powstańców Śląskich.
Podczas trwających prac projektowych przeanalizowano i omówiono z Inwestorem kilka koncepcji przebudowy przedmiotowego skrzyżowania, w tym dwie koncepcje zakładające rondo. W obydwu przypadkach konieczne byłyby wyburzenia istniejących budynków mieszkalnych, w tym wielorodzinnych lub zabytkowych. Ze względu na ogromne koszty społeczne związane z rozbiórkami budynków mieszkalnych, zdecydowano, że w ramach inwestycji nie będą przewidziane do rozbiórki żadnej budynki mieszkalne.
7. Mieszkańcy wnioskują o zaprojektowanie zatok autobusowych w miejscach, gdzie przewidziano przystanki autobusowe na jezdni.
W ramach przedmiotowej inwestycji zatoki autobusowe zostały zaprojektowane tam, gdzie było to możliwe. W pozostałych miejscach przewiduje się postój autobusów na jezdni, z uwzględnieniem braku możliwości omijania stojącego autobusu w wyniku przeprojektowanej organizacji ruchu drogowego.
8. Mieszkańcy pytają o lokalizację przystanków autobusowych przy ul. Żernickiej w rejonie skrzyżowania z ul. Główną oraz ul. Zacharzycką.
Zaprojektowane lokalizacje przystanków wynikają z istniejących uwarunkowań zagospodarowania terenu, takich jak istniejące zjazdy, oraz miejsce na zlokalizowanie przystanków. Wszystkie istniejące przystanki zostaną zachowane, lecz niektóre z nich zmienią swoje lokalizacje w stosunku do stanu istniejącego. Dodatkowo projektowany jest nowy przystanek autobusowy w rejonie skrzyżowania z ul. Zacharzycką.
9. Uczestnik spotkania pyta o kosztorys inwestycji.
Kosztorys inwestycji znajduje się w zakresie opracowania. Prace projektowe nie są na tyle zaawansowane, by można było teraz określić koszty inwestycji.
10. Uczestnik spotkania pyta o etapowanie inwestycji.
Inwestor na obecnym etapie zakłada podzielenie inwestycji na 3 etapy. 1 etap – od skrzyżowania z drogą krajową nr 94 do przejazdu kolejowego; 2 etap – od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Zacharzycką i Lipową; 3 etap – od skrzyżowania z ul. Zacharzycką do Smardzowa. Numeracja etapów nie musi oznaczać kolejności realizacji robót budowlanych.
11. Uczestnicy spotkania pytają o czas realizacji inwestycji.
Zakładany termin uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej to wrzesień 2023 r. Termin ten może ulec wydłużeniu ze względu na procedowanie uzgodnień i decyzji przez organy administracji publicznej. Termin rozpoczęcia budowy

uzależniony jest od możliwości finansowania inwestycji, prace zostaną przeanalizowane i zaplanowane przez Inwestora po zakończeniu etapu prac projektowych związanych z wykonaniem projektów wykonawczych oraz kosztorysów.

12. Mieszkaniec pyta o szerokość pasa zieleni między ścieżką pieszo-rowerową a polami uprawnymi na odcinku niezabudowanym pomiędzy Świętą Katarzyną a Smardzowem, pod kątem zabezpieczenia użytkowników ścieżki przed pracami rolniczymi, w tym opryskami.
Biorąc pod uwagę szerokość pobocza, skarpy nasypu oraz wymaganego przepisami oddalenia granicy pasa drogowego od granicy robót budowlanych, szerokość pasa zieleni wyniesie około 1-2 m. Jest to wystarczająca szerokość, by dodatkowo przewidzieć w tym miejscu nasadzenia roślinności.
13. Pan Burmistrz Siechnic wnioskuję o uwzględnienie remontu nawierzchni jezdni ulicy Głównej na odcinku od przejazdu kolejowego do ul. Żernickiej w opracowaniu.
W ramach opracowania przeprowadzone zostaną badania nośności nawierzchni, które wykażą ewentualną konieczność remontu istniejącej nawierzchni na wskazanym odcinku.
14. Uczestnik konsultacji postuluje, by w rejonie skrzyżowania z ul. Opolską zaprojektować fragment drogi rowerowej po północno-zachodniej stronie jezdni wraz z przejazdem rowerowym w celu zapewnienia bezpieczniejszej możliwości włączania się rowerzystów na ścieżkę pieszo-rowerową.
Zaprojektowanie dodatkowego przejścia i przejazdu dla rowerów zostanie doprojektowane w celu ułatwienia włączania się rowerzystów na ścieżkę pieszo-rowerową.
15. Uczestnik konsultacji wnosi o przesunięcie szynki przed Smardzowem, tak aby ominąć działkę nr 24/14, dla której wydano decyzję o pozwoleniu na budowę.
Uwaga zostanie wprowadzona w dokumentacji projektowej – szynka zostanie przesunięta.
16. Uczestnik konsultacji prosi o informację dotyczącą zachowania istniejących nasadzeń.
Istniejąca roślinność zostanie zinwentaryzowana i pomierzona geodezyjnie. Projekt zapewni zachowanie istniejącej roślinności w maksymalnie możliwym stopniu.
17. Uczestnik pyta o uwzględnienie w opracowaniu oświetlenia drogowego i sposobu jego zasilania.
W zakresie dokumentacji projektowej przewidziane jest przebudowa istniejącego oświetlenia. Zakłada się zasilanie z sieci energetycznej.
18. Pan Burmistrz Siechnic wnioskuję o przeanalizowanie zaprojektowania oświetlenia o zasilaniu hybrydowym, z wykorzystaniem fotowoltaiki.
Wniosek o zaprojektowanie oświetlenia o zasilaniu hybrydowym z wykorzystaniem fotowoltaiki zostanie przedstawiony na posiedzeniu Zarządu Powiatu Wrocławskiego. Decyzja Zarządu zostanie przekazana Projektantowi w terminie późniejszym.
19. Uczestnicy konsultacji wnioskują o oświetlenie odcinka między Świętą Katarzyną a Smardzowem, co najmniej w zakresie ścieżki pieszo-rowerowej.
Wniosek o zaprojektowanie oświetlenia odcinka między Świętą Katarzyną a Smardzowem, w zakresie ścieżki pieszo-rowerowej zostanie przedstawiony na posiedzeniu Zarządu Powiatu Wrocławskiego. Decyzja Zarządu zostanie przekazana Projektantowi w terminie późniejszym.
20. Uczestnik konsultacji wnosi o przebudowę kanalizacji deszczowej i informuje o możliwym uszkodzeniu kolektora burzowego pod ul. Żernicką.
Budowa lub przebudowa kanalizacji deszczowej jest w zakresie opracowania. Dodatkowo w ramach zadania przewiduje się przeprowadzenie kamerowania istniejącej sieci.

21. Uczestnik konsultacji wnioskuję o zaprojektowanie zjazdu z ul. Głównej na działkę nr 30/15.
Zjazd na przedmiotową działkę znajdowałby się w obrębie projektowanego przejścia dla pieszych. Dostęp do działki jest możliwy przez zjazd z ul. Storczykowej na działkę nr 30/14. Z uwagi na to, że każdy zjazd jest potencjalnie miejscem niebezpiecznym, Zarządca Drogi stara się ograniczać ilość zjazdów do minimum, z zastrzeżeniem zapewnienia dostępności do działek. Jeśli dana działka posiada już możliwość dojazdu z drogi publicznej, z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego dodawanie kolejnego zjazdu na działkę jest niekorzystne i powoduje zwiększenie sytuacji niebezpiecznych na drodze, zwłaszcza w miejscu, gdzie zjazd znajduje się w dużej bliskości do skrzyżowania lub przejścia dla pieszych.
22. Wielu mieszkańców wnosi o zaprojektowanie infrastruktury pieszo-rowerowej w Smardzowie.
Przebudowa drogi powiatowej w obrębie miejscowości Smardzów jest poza zakresem przedmiotowego opracowania. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej w Smardzowie objęta jest odrębną dokumentacją projektową opracowywaną na zlecenie Gminy.
23. Uczestnik konsultacji wnosi o zaprojektowanie zjazdu na działkę 239/3 przy ul. Żernickiej.
Ze względu na brak możliwości innej obsługi działki nr 239/3, lokalizacja zjazdu zostanie przewidziana w dokumentacji projektowej.
24. Uczestnik spotkania wnosi o zaprojektowanie zjazdu z drogi na odcinku Św. Katarzyna – Smardzów na działkę nr 310.
Z uwagi na możliwość dojazdu do działki nr 310 od strony drogi gminnej na działce nr 138, prosimy o wystąpienie właściciela działki nr 310 z wnioskiem o wydanie zezwolenia na lokalizację zjazdu do Inwestora - Zarządcy Drogi Powiatowej. Inwestor odniesie się do uwagi po złożeniu i przeanalizowaniu przez właściciela działki zasadności wniosku.
25. Uczestnicy spotkania postulują o zaprojektowanie przejść dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowania z ul. Storczykową i Łąkową z wykorzystaniem azylów dla pieszych i odgięć toru jazdy.
Uwaga zostanie wprowadzona do dokumentacji projektowej.
26. Mieszkańcy wnioskują o rozważenie zarurowania rowu na odcinku od Świętej Katarzyny do Smardzowa i jednoczesnego przybliżenia ścieżki pieszo-rowerowej do jezdni celem minimalizacji wykupów gruntu.
Wniosek o zaprojektowanie zarurowania rowu na odcinku od Świętej Katarzyny do Smardzowa i jednoczesnego przybliżenia ścieżki pieszo-rowerowej do jezdni celem minimalizacji wykupów gruntu zostanie przedstawiony na posiedzeniu Zarządu Powiatu Wrocławskiego. Decyzja Zarządu zostanie przekazana Projektantowi w terminie późniejszym.

Uwagi 27-30 zostały zgłoszone korespondencyjnie po spotkaniu z mieszkańcami.

27. Do biura projektowego spłynął wniosek o oświetlenie ścieżki pieszo-rowerowej od Smardzowa do Świętej Katarzyny.
Wniosek o zaprojektowanie oświetlenia odcinka między Świętą Katarzyną a Smardzowem, w zakresie ścieżki pieszo-rowerowej zostanie przedstawiony na posiedzeniu Zarządu Powiatu Wrocławskiego. Decyzja Zarządu zostanie przekazana Projektantowi w terminie późniejszym.

28. Do biura projektowego spłynął wniosek o przedłużenie chodnika w Smardzowie tak, aby połączyć go z istniejącym chodnikiem.

Przebudowa drogi powiatowej w obrębie miejscowości Smardzów jest poza zakresem przedmiotowego opracowania. Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej w Smardzowie objęta jest odrębną dokumentacją projektową opracowywaną na zlecenie Gminy.

29. Do biura projektowego spłynął wniosek mieszkańca Świętej Katarzyny o przeprojektowanie zjazdu na drogę niepubliczną w km 0+780 ze względu na kolizję projektowanego krawężnika i chodnika z ogrodzeniem działki nr 913/41.

Uwaga zostanie wprowadzona do dokumentacji projektowej.

30. Do biura projektowego spłynął wniosek mieszkańca Świętej Katarzyny o zaprojektowanie zatoki autobusowej przy ul. Żernickiej na wysokości numeru 9, w kierunku od Siechnic do Smardzowa. Teren przeznaczony pod zatokę autobusową należy do firmy Peter Lacke Polska, na którym można wykorzystać cofnięcie płotu i uzyskać miejsce na zatokę.

Ze względu na obowiązujące przepisy dotyczące lokalizacji oraz parametrów związanych z długością, skosami oraz wyłukowaniami zatoki autobusowej, nie ma możliwości lokalizacji zatoki autobusowej we wskazanym miejscu. Teren wskazany do możliwej lokalizacji zatoki znajduje się naprzeciwko wlotu skrzyżowania z ul. Sadową, a ze względu na obowiązujące przepisy zatoki autobusowej nie można zlokalizować w obszarze skrzyżowania. Długość zatoki autobusowej zgodna z obowiązującymi przepisami powoduje, że zatoka nie zmieściłaby się na wskazanym terenie.

Uwagi 31-53 zostały zgłoszone korespondencyjnie przez Radę Osiedla Święta Katarzyna po spotkaniu z mieszkańcami

31. Chcieliśmy się upewnić, czy rów na ul. Żernickiej zostanie zarurowany i w planie jest na jego miejscu chodnik?

W miejscu istniejących rowów w obszarze zabudowanym projektowany jest chodnik lub ścieżka pieszo-rowerowa.

32. Czy drzewa na ul. Żernickiej zostaną wycięte (przy działce 1044) i czy jest szansa, żeby zaprojektować tak ten ciąg, aby dokonać, jak najmniejszej wycinki lub też umożliwić posadzenie nasadzeń zastępczych. W tym momencie wygląda to tak, jakby w jednym ciągu nie pozostały żadne drzewa.

Szczegółowa analiza odnośnie konkretnych drzew, które zostaną przeznaczone do wycinki, zostanie wykonana na późniejszym etapie projektowych, po wykonaniu projektu budowlanego uwzględniającego wszystkie projekty branżowe. Założeniem inwestycji jest pozostawienie istniejącego drzewostanu w jak największym stanie, z uwzględnieniem wycinek w miejscach, gdzie jest to niezbędne, wynikających z konieczności zachowania widoczności lub dostosowania geometrii drogi do obowiązujących przepisów.

33. Czy ta niebieska zatoczka, pomiędzy ul. Bukową a różaną to przystanek? Oba przystanki, na której jadą mieszkańcy w kierunku centrum są umieszczone w tym momencie za blisko siebie. Wcześniej jednak były o kilkadziesiąt a nawet set metrów oddalone od siebie. Czy rozważaliście Państwo przeniesienie jednego przystanku na ul. Główną, np. w pobliże centrum kultury?

Z uwagi na istniejące zagospodarowanie w rejonie okolicy centrum kultury oraz kościoła, oraz liczne zjazdy, nie ma możliwości zlokalizowania zatok autobusowych we wskazanym obszarze. Wzdłuż ul. Żernickiej w Świętej Katarzynie projektowane są dwie pary przystanków. Jedna para przystanków zlokalizowana jest najbliższej jak to było możliwe

od skrzyżowania ul. Żernickiej z ul. Główną i ul. Powstańców Śląskich. Druga para przystanków znajduje się w rejonie ulic Zacharzyckiej oraz Parkowej.

34. Czy zastąpić Państwo drzewa — na wyjeździe ze straży pożarnej, które według projektu są do wycinki, innymi nasadzeniami?

Realizacja inwestycji zostanie poprzedzona uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Nasadzenia zostaną wykonane w celu zapewnienia rekompensat w środowisku zgodnie z wymogami narzuconymi przez decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Wszelkie planowane drzewa przeznaczone do wycinki w związku z przedmiotową inwestycją, zostaną zakwalifikowane do wycinki na późniejszym etapie projektowym, po wykonaniu projektu budowlanego z uwzględnieniem wszystkich projektów branżowych. Założeniem inwestycji jest jak najmniejsza ingerencja w istniejący drzewostan. Wycinki zostaną zminimalizowane do jak najmniejszej ilości drzew. Niezbędne drzewa do wycinki będą wynikały z konieczności dostosowania parametrów drogi do obowiązujących przepisów, a także zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zapewnienie widoczności oraz braku lokalizacji drzew w skrajni drogowej.

35. Wnioskujemy o wprowadzenie ścieżki rowerowej do ul. Strażackiej. Przy Dino jest zrobiony krótki odcinek, który zmusza rowerzystę do zejścia na jezdnię. Skoro jest planowany łącznik ścieżki przez ul. Strażacką, potem Żeromskiego do Główniej i dalej na Siechnice to zasadne byłoby przedłużenie tej ścieżki do ul. Strażackiej.

Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie sporządzenia projektu budowlanego. Ze względu na ograniczoną ilość miejsca wynikającą z istniejącej zabudowy oraz parkingu przy sklepie Dino wprowadzenie uwagi jest utrudnione. Projektant na etapie sporządzenia projektu budowlanego dokona wszelkich starań w celu wdrożenia proponowanej zmiany.

36. Jak wyglądają wytyczne dla zjazdu z działki 572/5. Połączenie ul. Parkowej z ul. Żernicką. Tutaj widać, że chodnik wchodzi na działkę prywatną, której właścicielka ma tam niewielki parking, do budynku, który jest miejscem usługowym. Obecnie będzie w tym miejscu sala fitness. Na projekcie widać, że część parkingu zostanie zabrana. Wnoszę o doprecyzowanie i ewentualną zmianę projektu.

Z uwagi na zaprojektowany zjazd na działkę nr 572/5, który posiada formę geometryczną skrzyżowania z uwagi na planowaną przez Gminę Siechnice odrębną inwestycję budowy drogi na dalszym odcinku, wprowadzenie uwagi nie jest możliwe. Część działek zostanie przejęta zgodnie z procedurą opisaną w Ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Wlot planowanego w przyszłości skrzyżowania zostanie zlokalizowany w większości na działkach nr 572/5 oraz 885, na działce nr 886 pozostanie fragment terenu, który będzie mógł być wykorzystywany jako parking.

37. Zgodnie z rozmową na konsultacjach jeden z mieszkańców nie ma zjazdu do działki 239/3. Teraz naniesiony jest tam przystanek i w pobliżu stoi drzewo. Czy w związku z tym moglibyśmy spróbować ten przystanek przenieść trochę dalej, w pobliżu np. Dino. Biorąc pod uwagę rozwój miejscowości przy ul. Zacharzyckiej, powstało tam obecnie dużo bloków i domków jednorodzinnych, odległość tego przystanku jest znaczna. Tutaj warto byłoby się zastanowić nad przystankiem w kierunku Wrocławia, który znajdowałby się bliżej ul. Zacharzyckiej/Bukowej.

Z uwagi na brak innej możliwości obsługi działki nr 239/3, miejsce na zjazd na wskazaną działkę zostanie przewidziane w projektowanym planie zagospodarowania terenu. Ze względu na zbyt wąski pas drogowy ograniczony istniejącymi zabudowaniami nie ma

możliwości przesunięcia przystanku bezpośrednio koło sklepu Dino. Założeniem wskazanego przystanku jest jego lokalizacja w jak najbliższej odległości od skrzyżowania ulicy Żernickiej z ulicą Główną i ulicą Powstańców Śląskich. W okolicach ulicy Zacharzyckiej oraz Bukowej projektowana jest odrębna para przystanków autobusowych.

38. Kwestia skrzyżowania ul. Żernickiej/ Główniej z Powstańców Śląskich:

- a. Rolnicy poruszyli ważny temat, czy jadący tir lub traktor z dwoma przyczepami od ulicy Żernickiej ma możliwość wykręcić w ulicę Główną w kierunku Łukaszowic? Jadąc od skrzyżowania, żeby druga przyczepa opuściła pas ulicy Żernickiej to traktor jest już prawie na wysokości początku chodnika między główną a powstańców śląskich. Zespół pojazdów może się składać z dwóch pojazdów. Trzy są dopuszczalne, jeśli zespół jest ciągnięty przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny. Długość zespołu dwóch pojazdów nie może przekraczać 18,75 m, trzech — 22 m. Tak więc daje to ponad 2/3

Geometria skrzyżowania zostanie poprawiona, doprowadzając do poprawy przejezdności. Ze względu na ograniczone miejsce oraz założenia braku rozbiórek istniejących zabudowań, przejezdność na skrzyżowaniu po rozbudowie zostanie dostosowana do normatywnych pojazdów poruszających się po drogach powiatowych. Z powodu ograniczeń terenowych wynikającej z istniejącej zabudowy znajdującej się w dużej bliskości do jezdni, parametry drogi nie będą dostosowane do komfortowych warunków, jakimi na przykład charakteryzują się drogi krajowe, gdyż nie byłoby to możliwe bez rozbiórek istniejących zabudowań.

- b. Właścicielka terenu zielonego z pomnikiem — działka nr 552 przy ulicy Powstańców Śląskich 2 ma pewne obawy, co do przebudowy tej drogi, ponieważ przewiduje ona zagospodarowanie w części jej własności:

- Czy przewidywane zmiany mogą przyczynić się do problemów w planowanej przez nich przebudowie budynku?

Fragment wskazanej działki zostanie wykupiony na rzecz pasa drogowego. Wykupiony zostanie teren niezbędny do realizacji skrzyżowania, bez istniejącego budynku. Wykupiony fragment nie będzie obejmował istniejącego budynku.

- W jaki sposób przebiegać będzie ewentualna wycena?

Wycena nieruchomości odbywa się przez niezależnego rzeczoznawcę po wydaniu przez organ administracji architektoniczno-budowlanej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W procedurze związanej z wycenami nieruchomości, strony postępowania biorą czynny udział w realizowanych przez rzeczoznawcę dokumentach. Szczegóły procedury określone są w obowiązujących przepisach, w tym w Ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

- Czy pozostały teren będzie również wykupiony?

W ramach inwestycji przewiduje się wykup fragmentu działki niezbędnego do realizacji w zakresie rozbudowy skrzyżowania.

39. Obecnie zbieram podpisy pod petycją o naprawę chodników między innymi przy ul. Powstańców Śląskich, które są w dramatycznym stanie, co powoduję, że szczególnie seniorzy narażeni są na niebezpieczeństwo i już nie raz doznali kontuzji. Dlatego zasadne byłoby objąć projektem naprawę chodnika do ul. Powstańców Śląskich 13 oraz do sklepu Euro.

Naprawa chodnika w ulicy Powstańców Śląskich wykracza poza zakres przedmiotowego opracowania projektowego. Mieszkańcy proszeni są o zawniioskowanie do Zarządcy Drogi

o wykonanie remontu drogi poprzez odrębną korespondencję niezależną od przedmiotowego zadania inwestycyjnego.

40. Wnioskujemy o przebudowanie wjazdu do ul. Żeromskiego jako łącznik ścieżki pieszo-rowerowej.

Wniosek o przebudowanie wjazdu do ul. Żeromskiego jako łącznik ścieżki pieszo-rowerowej zostanie przedstawiony na posiedzeniu Zarządu Powiatu Wrocławskiego. Decyzja Zarządu zostanie przekazana Projektantowi w terminie późniejszym.

41. Zrobić kamerowanie kanalizacji deszczowej w ul. Głównej na odcinku od ul. Żeromskiego w kierunku Siechnic lub nawet na odcinku od centrum kultury w kierunku Siechnic.

W ramach inwestycji w zakresie zadania przewidziane jest wykonanie kamerowania istniejącego kolektora kanalizacji deszczowej.

42. Czy zostanie zabrany pas nowo powstałej zieleni, która znajduje się przy dworcu PKP przy wjeździe na ul. Kolejową?

Powierzchnia istniejącego pasa zieleni zostanie zmniejszona w celu wykonania ścieżki pieszo-rowerowej.

43. Wnioskujemy o przebudowanie chodnika przy wjeździe do na ul. Lawendowej.

Wlot ulicy Lawendowej zostanie zrealizowany w ramach inwestycji w obrębie pasa drogowego. Inwestycja nie wchodzi na działki obejmujące teren kolejowy.

44. Proponujemy wiaty osłonowe dla czekających przed przejazdem kolejowym.

Wniosek o zaprojektowanie wiaty osłonowej dla czekających przed przejazdem kolejowym zostanie przedstawiony na posiedzeniu Zarządu Powiatu Wrocławskiego. Decyzja Zarządu zostanie przekazana Projektantowi w terminie późniejszym.

45. Wnioskujemy o lewoskręt w ul. Łąkową jadąc od strony Siechnic.

Ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego oraz konieczność zaprojektowania w pasie drogowym chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, przystanków autobusowych, a także wszystkich obecnie znajdujących się w pasie drogowym sieci infrastruktury uzbrojenia terenu, nie ma możliwości zaprojektowania lewoskrętów na każdym skrzyżowaniu. Charakter ruchu na drodze powiatowej i na wlotach dróg gminnych, oraz jego natężenie, nie wymagają zastosowania dodatkowego lewoskrętu w ulicę Łąkową. Ewentualnie zaprojektowany lewoskręt nie wpłynąłby w znaczący sposób na poprawę przepustowości na drodze.

46. Wnioskujemy o usunięcie kolizji zjazdu z działką prywatną nr 913/41.

Uwaga zostanie wprowadzona do dokumentacji projektowej.

47. Wnioskujemy o doprowadzenie ścieżki rowerowej jednak do końca 94, co wydaje się znacznie bezpieczniejsze niż pozostawienie jej zgodnie z projektem.

Ze względu na zakres inwestycji nie ingerujący w pas drogi krajowej, szczegółowo omówiony na spotkaniu oraz w pierwszej części raportu, nie ma możliwości dociągnięcia ścieżki rowerowej do pasa drogi krajowej, gdyż w obszarze drogi krajowej nie istnieje obecnie żadna infrastruktura dla rowerzystów.

48. Wnioskujemy o lewoskręt w ul. Traugutta od strony Świętej Katarzyny.

Ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego oraz konieczność zaprojektowania w pasie drogowym chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, przystanków autobusowych, a także wszystkich obecnie znajdujących się w pasie drogowym sieci infrastruktury uzbrojenia terenu, nie ma możliwości zaprojektowania lewoskrętów na każdym skrzyżowaniu. Charakter ruchu oraz jego natężenie nie wymaga zastosowania

dodatkowego lewoskrętu w ulicę Traugutta. Ewentualnie zaprojektowany lewoskręt nie wpłynąłby w znaczący sposób na poprawę przepustowości na drodze powiatowej.

49. Wnioskujemy o minimalizację kolizji z drzewami, ewentualne nasadzenie, w miejscach, gdzie to będzie możliwe.

Głównym zamierzeniem inwestycji jest jak najmniejsza ingerencja w istniejący drzewostan. Z uwagi na konieczność dostosowania drogi do obowiązujących przepisów oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników drogi poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności, w celu realizacji przedmiotowej inwestycji część istniejących drzew jest niezbędna do wycinki. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki będzie minimalizowana w jak największym stopniu.

50. Wnioskujemy o możliwość wglądu do projektu oświetlenia, jak już powstanie.

W celu umożliwienia wglądu do dokumentacji projektowej prosimy o skierowanie stosownego pisma do Inwestora. Projekt oświetlenia powstanie na etapie późniejszych prac projektowych. Jednocześnie informujemy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, wszystkie strony postępowania będą mogły zapoznać się z aktami sprawy podczas trwających postępowań administracyjnych.

51. Na wysokości działki 294/5 postawić światła sygnalizacyjne świetlne sterowane radarowo. Szykany mają po 3,5 m a sama droga tylko 6 metrów. Czyli pas w miejscu szukan jest o 0,5 m szerszy, więc nie jest to raczej wystarczające, aby auta mogły zwolnić. A osiągnęte w tym miejscu prędkości, są znaczne.

Konieczność poszerzenia pasa ruchu na szukanach wynika z konieczności zapewnienia możliwości przejazdu przez drogę wszystkim uczestnikom ruchu, także rolnikom dojeżdżającym do pobliskich pól uprawnych sprzętem rolniczym. Przejezdność musi również być zachowana dla komunikacji autobusowej. Z uwagi na geometrię szukan wymuszających zmianę kierunku jazdy, kierowcy są zmuszeni do obniżenia prędkości podczas przejazdu przez szykany. Takie rozwiązania stosowane są na wielu inwestycjach drogowych na terenie powiatu wrocławskiego, i na zrealizowanych już szukanach wyraźnie zauważone zostało zmniejszenie prędkości przez przejeżdżające pojazdy. Umieszczenie na początku miejscowości radaru sygnalizującego aktualną prędkość zbliżającego się pojazdu zostanie rozpatrzone przez Inwestora podczas dalszych prac projektowych. Jeśli mieszkańcy miejscowości zauważają notoryczne przekraczanie prędkości przez kierowców, prosimy mieszkańców o podejmowanie prób zgłaszania tej sytuacji odpowiednim organom ścigania zajmującymi się wykroczeniami i przestępstwami w ruchu drogowym. Zarządca drogi ma w tym zakresie ograniczone możliwości.

Przewidzenie w dokumentacji projektowej radaru pokazującego prędkość pojazdów na wlocie do miejscowości Święta Katarzyna wykracza poza zakres przedmiotowego opracowania projektowego. Jeżeli po zakończeniu realizacji inwestycji mieszkańcy zauważą dalsze przekraczanie prędkości przez kierowców, proszeni są o zawniaskowanie do Zarządcy Drogi o ustawienie radaru pokazującego prędkość pojazdów poprzez odrębną korespondencję niezależną od przedmiotowego zadania inwestycyjnego.

52. Proszę, aby powiat się zastanowił nad tym, czy przy okazji tego projektu, nie dopisać ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Zacharzyckiej do ul. Słonecznej w Świętej Katarzynie. Wtedy Smardzów byłby połączony również z obwodnicą.

Z uwagi na prawo zamówień publicznych związane z realizacją dokumentacji projektowej przez biuro projektowe w wyniku rozstrzygnięcia postępowania przetargowego, a także limitowany budżet Powiatu Wrocławskiego zapewniający możliwość finansowania inwestycji stopniowo, realizacja rozbudowy drogi powiatowej nr 1937D nie może zostać

włączona do przedmiotowego zakresu inwestycji. Inwestor rozważy możliwość rozbudowy drogi powiatowej nr 1937D wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej w ciągu najbliższych kilku lat.

2.3. Relacja fotograficzna





Raport został opracowany przez biuro projektowe:



PROWAY Zbigniew Kowalski

ul. A. Vivaldiego 56/3, 52-129 Wrocław

Adres biura: ul. Serialowa 24/1, 55-040 Bielany Wrocławskie

Telefon: 697 917 251

biuro@proway.com.pl

www.proway.com.pl