



# PIESZY WROCŁAW

Dobre praktyki i zestaw rekomendacji  
dla rozwoju miasta.



# SPIS TREŚCI



**Wstęp**



**Miasto przyjazne pieszym**



**Zalety poruszania się piechotą**



**Osiedla - analiza przekrojowa**



**Kleczków**



**Karłowice**



**Borek**



**Stare Miasto**



**Gaj**



**Podsumowanie**

Kto z nas nie porusza się po mieście piechotą? Chodzimy prawie wszyscy, a podróże piesze różnią się tylko długością i celem. Dla jednego będą to codzienne wędrówki do pracy, kto inny będzie pieszym w drodze z samochodu do sklepu. Czynność ta jest tak oczywista i niepozorna, że często nie zdajemy sobie z niej sprawy. Podobnie wygląda to na poziomie zmian infrastrukturalnych - inwestycje w komunikację zbiorową, budowanie tras rowerowych, czy ułatwienia dla kierowców są dziś oczywistością. Rzadziej myśli się w ten sposób o ruchu pieszym.

Badania pokazują, że we Wrocławiu 19% podróży odbywa się pieszo<sup>1</sup>. Wciąż jest to jednak mniej niż w wielu europejskich metropoliach. Nasze miasto nie ma też wyznaczonego celu, by odsetek ten zwiększać.

Dlaczego jest to takie ważne? **RUCH PIESZYCH I JEGO FUNKCJONOWANIE MAJĄ ZNACZĄCY WPŁYW NA OCENĘ JAKOŚCI ŻYCIA W MIEŚCIE. MIASTA, KTÓRE OFERUJĄ ROZWIĄZANIA PRZYJAZNE DLA PIESZYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ SPRAWNOŚCI, SĄ WYSOKO OCENIANE PRZEZ ICH MIESZKAŃCÓW I GOŚCI ORAZ WSKAZYWANE JAKO WARTY ZAMIESZKANIA<sup>2</sup>.** Dodatkowo liczne badania wskazują, że ruch pieszy korzystnie oddziałuje na rozkwit lokalnego handlu i usług, przyczynia się do lepszego zagospodarowania przestrzeni oraz znacznie obniża poziom zanieczyszczeń, hałasu i smogu, jednocześnie w najniższym stopniu wpływa na degradację czy eksploatację miejskiej infrastruktury. Chodzenie jest też najprostszą i najtańszą formą aktywności fizycznej, przynoszącą wymierne korzyści dla zdrowia.

---

<sup>1</sup> J. Thiem, M. Hanelik, J. Thiem, J. Cieszyńska, H. Wiaderny, „Kompleksowe Badania Ruchu – Wrocław 2010”. Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe sp.j., 2010.

<sup>2</sup> Cytat z Wrocławskiej Polityki Mobilności, najważniejszego dokumentu transportowego miasta.



We Wrocławiu sytuacja pieszych powoli zmienia się na lepsze. Najlepszym tego dowodem jest utworzenie w 2015 roku stanowiska tzw. Oficera Pieszego - urzędnika, któremu dedykowane są wszystkie aspekty ruchu pieszego. Również w oficjalnych dokumentach miasta można znaleźć zapisy o konieczności poprawy warunków przemieszczania się piechotą. Z drugiej strony, życzylibyśmy miastu i mieszkańcom, by zmiany te zachodziły szybciej.

Poprzez ten dokument chcielibyśmy poddać analizie obecną sytuację Wrocławia w kontekście ruchu pieszego i zwrócić uwagę na złożoność tego zagadnienia. Wybraliśmy pięć obszarów miasta, by pokazać różne aspekty ruchu pieszego. Z bliska przyglądamy się ulicom na Kleczkowie, Karłowicach, Borku, Starym Mieście i Gaju. To tylko wycinek miasta, ale sytuacja w tych miejscach jest dobrym punktem odniesienia do tego, jak wygląda to w całym Wrocławiu.



---

# MIASTO PRZYJAZNE PIESZYM

---

**“JEŻELI PLANUJESZ MIASTO POD SAMOCHODY I KORKI, BĘDZIESZ MIAŁ SAMOCHODY I KORKI, JEŚLI DLA LUDZI I MIEJSC – BĘDZIESZ MIAŁ LUDZI I MIEJSCA.”**  
- FRED KENT, PREZES ORGANIZACJI PROJECT FOR PUBLIC SPACES

## **JESTEŚMY STWORZENI DO CHODZENIA**

Poruszanie się piechotą leży w ludzkiej naturze. Przemieszczając się na własnych nogach, uczymy się i odbieramy bodźce zewnętrzne za pomocą zmysłów, które najlepiej funkcjonują w przestrzeni zaprojektowanej w ludzkiej skali, czyli takiej, w której chcemy przebywać, w której nie czujemy się obco. Poruszając się pieszo, pozytywnie wpływamy na innych i na siebie, ponieważ jesteśmy istotami społecznymi.

Widząc drugiego człowieka nawiązujemy kontakt. Najpierw niewerbalny, z czasem przechodzący w werbalny. Kiedy spotykamy tę samą osobę często, zaczynamy ją rozpoznawać i wyróżniać z tłumu. Przeniesienie kontaktów sąsiedzkich na wyższy poziom jest możliwe w momencie, kiedy jednostki stanowiące grupę, posiadają wspólny mianownik, np. poruszają się tymi samymi szlakami oraz mają szansę spotkać się. Mówiąc prościej: poznajemy i zaczynamy lubić naszych sąsiadów, a przestrzeń publiczną, w której się spotykamy, zaczynamy traktować jako własną. Nadajemy jej przynależność, zaczynamy się z nią identyfikować i dbać o nią. Zwracamy uwagę, kiedy ta, już nasza, przestrzeń jest dewastowana. Bezpieczeństwo oraz jakość życia w miejscach, do których ludzie są przywiązani, zwiększa się.

Przestrzenią publiczną, w której najczęściej dochodzi do kontaktów międzyludzkich, jest ulica. I nie wymaga to od nas specjalnych przygotowań czy środków. Wystarczy iść przed siebie. Poruszanie się pieszo jest najprostszym sposobem podtrzymywania kontaktu z innymi.



**fol. 1 Nowy Jork** (<https://www.amc-archi.com/photos/les-laureats-du-global-award-2015,1642/jan-gehl-recuperation-d-esp.7>)

**NAWET WSPÓŁCZEŚNIE MIASTA AMERYKAŃSKIE, PRZEZ LATA CAŁKOWICIE ZDOMINOWANE PRZEZ SAMOCHODY, PRZECHODZĄ TRANSFORMACJĘ. CENTRA MIAST SĄ PRZEBUDOWYWANE I DOSTOSOWYWANE DO SKALI CZŁOWIEKA. NA ZDJĘCIU TIMES SQUARE W NOWYM JORKU W PRZESZŁOŚCI I OBECNIE.**

### **ZBUDUJMY SOBIE MIASTO PRZYJAZNE PIESZYM**

Ludzie będą osiedlać się tam, gdzie ich potrzeby zostaną zaspokojone<sup>3</sup>. Najprostszym przykładem jest tu miasto z dobrą przestrzenią publiczną, w której często i chętnie przebywają mieszkańcy. Sposobem na to, żeby w tej przestrzeni rzeczywiście przebywali, jest zachęcanie ich do poruszania się pieszo lub rowerem. Zniechęcić może jednak zbyt duża liczba samochodów, a przynajmniej takie wrażenie. Problem ten można rozwiązać jedynie poprzez dobrą politykę przestrzenną, inwestowanie w infrastrukturę pieszą, rowerową oraz transport zbiorowy, przy jednoczesnym ograniczaniu ilości samochodów w mieście. Mieszkańcy nie odczują utraty możliwości przemieszczania się za pomocą samochodu, ponieważ

<sup>3</sup> Więcej na ten temat: K. KajdaneK „Mobilność na osiedlach podmiejskich w Polsce a piesi”. Stowarzyszenie Akcja Miasto, 2016. [akcjamiasto.org/pieszcy-wroclaw/mobilnosc-na-osiedlach-podmiejskich-w-polsce-a-piesi/](http://akcjamiasto.org/pieszcy-wroclaw/mobilnosc-na-osiedlach-podmiejskich-w-polsce-a-piesi/)

w zamian otrzymają do wyboru wiele innych opcji komunikacyjnych. Liczba pieszych i rowerzystów zwiększy się. Projektowanie dróg przeskalowanych polega na dostosowaniu ich do wielkości i prędkości samochodu, a nie do wielkości pieszych i prędkości ich poruszania się. Tymczasem tak jak każda rzecz użytkowana przez człowieka, miasto również powinno odnosić się do potrzeb użytkowników. Uwzględnienie w procesie projektowania potrzeb i możliwości ludzi nazywane jest potocznie projektowaniem w skali ludzkiej.

## 10 NAJWIĘKSZYCH WYZWAŃ

STOJĄCYCH PRZED MIASTEM W KWESTII RUCHU PIESZEGO

●  
**Brakujące przejścia dla pieszych**

●  
**Chodniki i bariery architektoniczne**

●  
**Lepsza komunikacja zbiorowa**

●  
**Zero ofiar śmiertelnych wśród pieszych**

●  
**Uspokojenie ruchu, przyjazne ulice**

●  
**Czasy sygnalizacji na przejściach dla pieszych**

●  
**Opiniowanie infrastruktury**

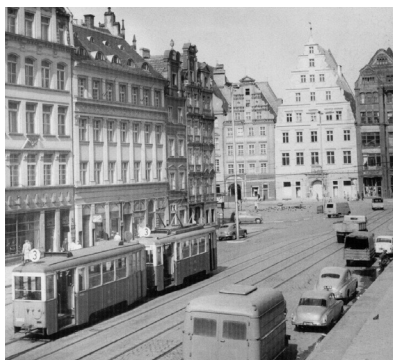
●  
**Dialog z mieszkańcami**

●  
**Potrzeba wdrożenia wzorców z Zachodu**

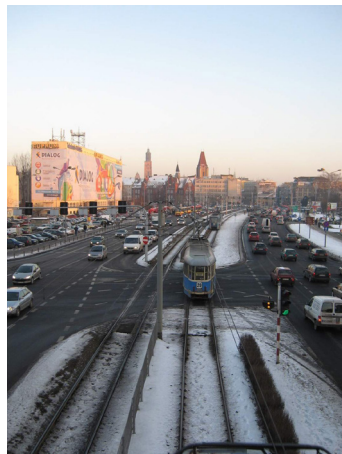


Więcej? Zajrzyj do: „Raport o ruchu pieszym we Wrocławiu”

Poniżej przykłady wrocławskich przestrzeni - przeskalowanych (zdjęcia po lewej) oraz przestrzeni w skali ludzkiej (zdjęcia po prawej):



**fot. 2 Wrocławski Rynek z lat 70. oraz współcześnie** ([http://fotopolska.eu/Wroclaw/b9044,Polnocna\\_strona\\_ryнку\\_-;](http://fotopolska.eu/Wroclaw/b9044,Polnocna_strona_ryнку_-;) [http://fotopolska.eu/Wroclaw/b9044,Polnocna\\_strona\\_ryнку\\_-\\_Targ\\_Lakoci,216,48.html](http://fotopolska.eu/Wroclaw/b9044,Polnocna_strona_ryнку_-_Targ_Lakoci,216,48.html))



**fot. 3 Plac Jana Pawła II we Wrocławiu w latach 30. oraz współcześnie** ([http://fotopolska.eu/Wroclaw/u149472,Plac\\_Jana\\_Pawla\\_II\\_,72,48.html?f=-157837-foto](http://fotopolska.eu/Wroclaw/u149472,Plac_Jana_Pawla_II_,72,48.html?f=-157837-foto), <http://wroclaw.fotopolska.eu/777164,foto.html>)



## PROJEKTOWANIE W SKALI CZŁOWIEKA

Człowiek porusza się pieszo ze średnią prędkością 5 km/h - do większych nie jest przyzwyczajony. Organy zmysłów w pełni przetwarzają informacje przy prędkości chodu lub biegu, czyli 5-15 km/h. Ulice, w znacznej części dzisiejszych europejskich metropolii, zaprojektowane zostały z myślą o samochodach, które poruszają się szybciej, co owocuje znacznie większymi odległościami do przebycia. Ulica zaprojektowana pod pojazdy mechaniczne jest nam więc obca i wzmacnia naszą naturalną tendencję do szukania najkrótszej drogi do celu.



**fot. 4 Trawnik przy skrzyżowaniu ul. Ślężnej i ul. Studziennej we Wrocławiu. Ścieżki przedeptane przez ludzi.** (autor: Magdalena Horwat)

Nie ma współczesnego miasta, wielkości Wrocławia, bez samochodów. Istnieje jednak szereg inżynierskich sposobów na to, żeby ulica z klasycznym podziałem na chodnik i jezdnię stała się bardziej przyjazna również dla pieszych, m.in. poprzez wydłużenie cyklu zielonego światła, wyniesienie jezdni do poziomu chodnika w miejscu przejścia dla pieszych, stosowanie przejść podziemnych i nadziemnych w razie konieczności czy zmiana koloru nawierzchni na przejściu.

## Ponadto, myśląc o projektowaniu przestrzeni ulicy dla ludzi, warto skupić się na naszych zmysłach:



Wzrok jest zmysłem człowieka, który dostarcza najwięcej informacji. Ludzie lubią obserwować siebie nawzajem i swoje otoczenie. W zależności od odległości, ludzkie zainteresowanie i postrzeganie zmienia się. Duże, przeskalowane przestrzenie odbieramy jako anonimowe, formalne i zimne, ponieważ wpływ bodźców na zmysły, głównie zmysł wzroku, jest w nich mały. Przestrzenie, w których odległości pomiędzy poszczególnymi elementami są nieduże (do 25 m), gdzie możemy rozpoznać wyraz twarzy i emocje innych, odbierane są jako przyjazne i chętnie w nich przebywamy.



Ludzie źle czują się w przestrzeniach, w których są narażeni na hałas, wzmacnia to w nich stres i wywołuje poddenerwowanie. Zbyt hałaśliwe ulice odstraszą osoby poruszające się pieszo.



Spaliny samochodów skutecznie odstraszą pieszych.



Poruszając się pieszo mamy możliwość dotyknięcia większej ilości przedmiotów. Idąc pieszo może zainteresować nas faktura liści rośliny lub chropowatość elewacji budynku. Zwiększamy też szanse na to, że poznamy nowe miejsca, np. nową piekarnię czy restaurację. Po dróżując samochodem jesteśmy bardziej skupieni na procesie samego prowadzenia pojazdu, stąd możemy nie zauważyć nowo powstałego lokalu lub nie będzie nam się opłacało przy nim zatrzymać.



## PORÓWNANIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I PIESZEGO. ODDZIAŁYWANIE RODZAJU TRANSPORTU NA NASZE ZMYŚŁY.



### RODZAJ ŚRODKA KOMUNIKACJI



Pojazd 4-kołowy, który może poruszać się z prędkością nawet do 200 km/h. Kierowca z każdej strony obudowany jest karoserią, co wytwarza u niego/niej poczucie fałszywego bezpieczeństwa. Siedzi na fotelu, nie wykonuje żadnego wysiłku.

Człowiek. Skala ludzka. Porusza się przy pomocy siły własnych mięśni. Prędkość 5-7 km/h.



Prędkość kierowcy jest ograniczona przez przepisy drogowe lub innych użytkowników drogi. Dla osoby kierującej, która wie, że może jechać szybciej, jest to frustrujące. Agresja i stres nasilają się w momencie stania w korku.

Prędkość nie jest ograniczona w żaden sposób. Człowiek ma świadomość, że porusza się tak, jak pozwala mu na to siła nóg. W razie chęci zwiększenia prędkości, może skorzystać z komunikacji miejskiej. W trakcie ruchu wydzielają się endorfiny i hormony szczęścia.



Samochód zajmuje dużo miejsca, a w mieście przestrzeń jest ograniczona.

Pieszy nigdy nie ma problemu z zaparkowaniem, bo albo dojeżdża komuni-



Szukanie miejsca parkingowego może być denerwujące i irytujące. Tak samo jak stanie w korku, z którego czasem trudno wyjechać, bo kierowca jest przyblokowany.

Chodząc, poruszamy się z prędkością, która umożliwia wyłapanie detali. Zawsze można kogoś spotkać i zatrzymać się niespodziewanie, aby porozmawiać.



Pole widzenia kierowcy samochodu uzależnione jest od prędkości. Im szybciej jedzie, tym mniej bodźców wzrokowych do niego dociera.

Obudowany z każdej strony karoserią, kierowca skupiony jest tylko na tym, co się dzieje na drodze. Raczej nie zainteresuje się czymś, co jest za oknem, bo po prostu tego nie zauważy. Nie będzie miał kontaktu wzrokowego z innymi ludźmi. Jazda samochodem jest mało interesująca.

Chodząc, poruszamy się z prędkością, która umożliwia wyłapanie detali. Zawsze można kogoś spotkać i zatrzymać się niespodziewanie, aby porozmawiać.



Wewnątrz samochodu czujemy się bezkarnie, bo mamy wrażenie, że nikt nas nie słyszy i dajemy upust złości, np. przeklinając. Jadąc samochodem dociera do nas mniej dźwięków. Nie usłyszymy ptaków śpiewających w parku, tylko warkot silnika. Jadąc samochodem co najwyżej możemy porozmawiać z pasażerem lub przez zestaw głośnomówiący.

W miejscu publicznym, na ulicy, sami ze sobą głośno nie rozmawiamy. Wymiana zdań z kimś, kto zaszedł nam drogę, zazwyczaj odbywa się w sposób kulturalny, ponieważ w przypadku konfliktu stajemy z kimś twarzą w twarz, a sprawa może zostać wyjaśniona. Chodząc na piechotę możemy spotkać kogoś. Rozmawiać z kimś nowym. Rozmawiać przez telefon.



Spaliny samochodowe są szkodliwe dla zdrowia i zanieczyszczają środowisko. Wrażenia węchowe są mniejsze niż w przypadku poruszania się pieszo. W samochodzie często są całkowicie zamknięte okna. Dotarcie zapachów do wnętrza samochodów jest trudne.

Chodzenie pozwala na poruszanie się różnymi drogami, niekoniecznie ulicami. Zapachy mogą być różnorodne. Od zapachu wody, idąc obok rzeki, po zapach świeżo pieczonego chleba z pobliskiej piekarni.



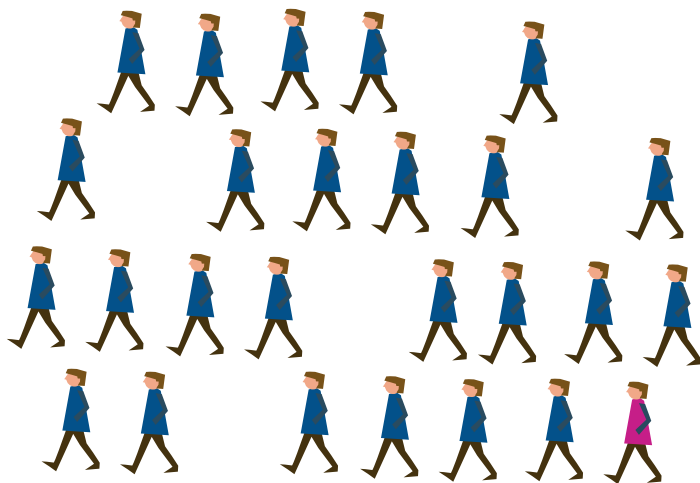
Jeśli chodzi o dotyk, to czujemy tylko kierownicę pod rękami, siedzenie pod nami i pedały pod stopami.

Dotykamy więcej rzeczy. Opływa nas powietrze.



Podróżując samochodem można jedynie korzystać z restauracji typu drive-in, których jest ograniczona ilość i które nie słyną ze zdrowego jedzenia.

Chodząc, możemy poznawać nowe smaki, bo np. zatrzymamy się w nowo otwartej restauracji lub kupimy jedzenie ze straganu przyulicznego.



# ZALETY PORUSZANIA SIĘ PIECHOTĄ

Ruch pieszy jest najbardziej efektywnym środkiem poruszania się z punktu widzenia organizacji transportu. Dowodzą tego liczne badania, doświadczenia miast na całym świecie czy wiedza urbanistyczna. Chodzenie pozytywnie działa też na człowieka. Wszystkie te zalety skrótowo opisujemy poniżej, a zainteresowanych dokładniejszymi informacjami odsyłamy do naszego opracowania na ten temat (opracowanie: „Korzyści z miasta przyjaznego pieszym - dlaczego ruch pieszy jest ważny?”)

## **PORUSZANIE SIĘ PIESZO TO ROZWIĄZANIE PROBLEMU BRAKU PRZESTRZENI W MIEŚCIE.**

Samochód osobowy jest najmniej efektywnym środkiem transportu, jeśli chodzi o zajmowanie przestrzeni. Ruch pieszy - najbardziej. Dla miasta pozytywne są też transport zbiorowy i rowerowy.



**fot. 5 Porównanie ilości miejsca, jakie zajmują na drodze rowerzyści, auta i komunikacja zbiorowa. Piesi zajęliby jeszcze mniej przestrzeni.** (<http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/51,35771,18859155.html?i=4>)

## **PORUSZANIE SIĘ PIESZO ZWIĘKSZA BEZPIECZEŃSTWO - ZMNIĘSZA LICZBĘ WYPADKÓW I ICH POWAŻNYCH SKUTKÓW (KOSZTY ZEWNĘTRZNE KORZYSTANIA Z SAMOCHODU).**

Tam, gdzie interes pieszych jest traktowany priorytetowo, samochodów jest mniej, a ich ruch jest uspokojony. Dzięki temu mniej ludzi ulega wypadkom drogowym. Poruszanie się pieszo zmniejsza wydatki na paliwo, amortyzację i eksploatację samochodu.

## **PORUSZANIE SIĘ PIESZO JEST ZDROWE.**

Lekarstwem na wiele dolegliwości zdrowotnych jest aktywność fizyczna. Jej najprostszą formą jest chodzenie. Według danych Światowej Organizacji Zdrowia z powodu braku ruchu rocznie na świecie umiera aż 3,2 mln ludzi. Większy udział ruchu pieszego to lepszy stan zdrowia społeczeństwa, a dla osób prywatnych - zdrowsze ciało i duch oraz mniejsze wydatki na leczenie.

## **PORUSZANIE SIĘ PIESZO WPŁYWA NA ZMNIĘSZENIE KORKÓW I POPRAWĘ JAKOŚCI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.**

Zwiększenie liczby pieszych na ulicach to zmniejszenie korków, zwiększenie przepustowości. Komunikacja miejska zaczyna jeździć punktualnie. Coraz więcej osób zaczyna z niej korzystać. Poprawia się standard komunikacji miejskiej, ponieważ większa liczba pasażerów zwiększa przychody. Zwiększa się liczba połączeń komunikacji miejskiej. Koszt przejazdu zostaje obniżony.

## **ZORIENTOWANIE MIASTA NA RUCH PIESZY PODNOSI WARTOŚCI GRUNTÓW I NIERUCHOMOŚCI.**

Badania przeprowadzone w Stanach Zjednoczonych pokazały, że na obszarach, które są przyjazne pieszym, ceny nieruchomości są wyższe. Dotyczy to zarówno lokali mieszkalnych, jak i usługowych.

## **PORUSZAJĄC SIĘ PIECHOTĄ, WSPIERAMY LOKALNY HANDEL.**

Małe lokalne sklepy są bardziej dostępne dla pieszych. Piesi kupują jednorazowo mniej, ale częściej pozostawiają pieniądze u ludzi prowadzących działalność handlową w mieście, a nie u wielkich korporacji. W przypadku transportu rowerowego i pieszego nie trzeba budować wielkich sklepów poza miastem.

## **PORUSZANIE SIĘ PIESZO WPŁYWA NA ZMNIEJSZENIE WYDATKÓW NA OCHRONĘ BUDYNKÓW.**

Ciężar transportu samochodowego i drgania nim spowodowane negatywnie oddziałują na budynki, które doznają uszkodzeń strukturalnych, wymagających nierzadko kosztownych napraw.

## **PORUSZANIE SIĘ PIESZO WPŁYWA NA ZMNIEJSZENIE WYDATKÓW NA INFRASTRUKTURĘ DROGOWĄ.**

Transport samochodowy szybciej niszczy drogi. Gdyby rozważyć trwałość standardowej drogi asfaltowej, w kontekście przeznaczenia jej jedynie do ruchu rowerowego, staje się ona niemal nieskończona. Głównym czynnikiem erozji takiej nawierzchni staje się klimat, a nie zużycie związane z obciążeniami od ruchu kołowego.

## **RUCH PIESZY TO UNIEZALEŻNIENIE OD DOSTAWCÓW PALIW.**

Szczególnie ważna kwestia uniezależnienia się od innych państw. Istotne w momencie kryzysu naftowego, który nie wpłynie na gospodarkę państwa w tak znaczącym stopniu.

## **RUCH PIESZY TO DEMOKRACJA I RÓWNOŚĆ W TRANSPORCIE.**

Obywatel nie wydający ani złotówki na przemieszczanie się jest równie ważny, jak obywatel w samochodzie za 30 000 złotych. Pieszemu nie da się sprzedać dóbr czy usług związanych z przemieszczaniem się, nie ma zatem za czym lobbować, co eliminuje negatywne zjawiska społeczne takie jak ustawianie polityki transportowej pod grupy uprzywilejowane.

## **PORUSZANIE SIĘ PIECHOTĄ DAJE RÓWNOŚĆ W DOSTĘPNOŚCI ORAZ BRAK WYKLUCZENIA SPOŁECZNEGO.**

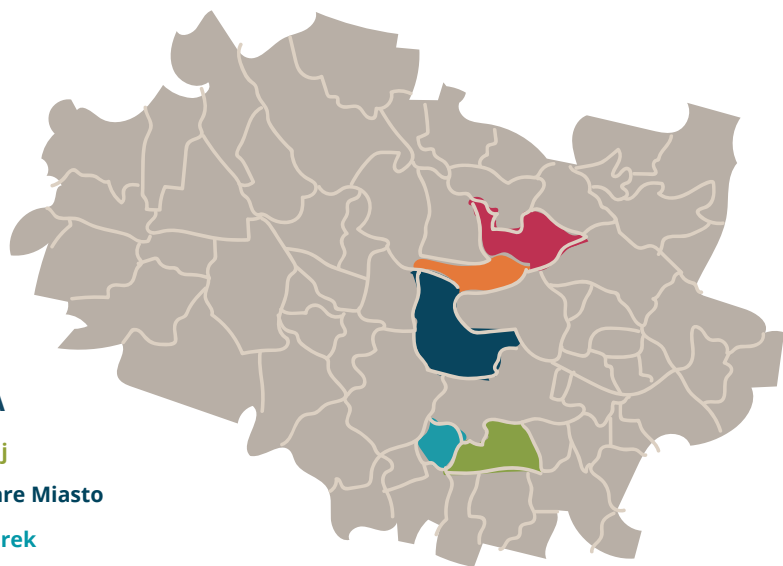
Każdy obywatel ma możliwość dotarcia do dowolnie wybranego miejsca w mieście. Nie potrzebuje specjalnych uprawnień takich jak prawo jazdy. Osoby niebędące kierowcami pojazdów nie są marginalizowane. Zawsze mogą pojechać komunikacją miejską, nawet w najodleglejszy zakątek miasta. Dzieci nie potrzebują taxi-rodzica. Starsze osoby mogą swobodnie poruszać się same. Rodzice nie muszą posiadać drugiego samochodu. W momencie, kiedy posiadamy różnego rodzaju środki komunikacji, ludzie nieposiadający prawa jazdy częściej i chętniej wychodzą z domu. Możliwość swobodnego poruszania się motywuje i zachęca do aktywności pozadomowej i życia społecznego.

## **PORUSZANIE SIĘ PIESZO ZNACZĄCO WPŁYWA NA ZMNIJSZENIE PRZESTĘPCZOŚCI.**

Udowodniono, że istnieje związek między życiem miejskim a poczuciem bezpieczeństwa. Im bardziej życie miejskie jest intensywne, tym bezpieczeństwo w przestrzeni publicznej wzrasta. Obecność innych osób utwierdza w przekonaniu, że miejsce jest dobre i bezpieczne: nieustannie ma ktoś na nie oko.

Również interesujące ciągi komunikacyjne - z szerokimi chodnikami, zwolnionym ruchem samochodów i pogodzonym z nim ruchem rowerowym, zachęcają do aktywności pieszych. Ulice z dużym natężeniem ruchu są przez nas raczej pokonywane w żwawym tempie.

# OSIEDLA - ANALIZA PRZEKROJOWA



## LEGENDA

-  Gaj
-  Stare Miasto
-  Borek
-  Karłowice
-  Kleczków

Aby odpowiedzieć sobie na pytanie, dlaczego zbyt mało ludzi porusza się piechotą, należy dokładniej przyjrzeć się temu, jak zaprojektowana jest przestrzeń publiczna we Wrocławiu. Poszczególne osiedla, a nawet ulice je tworzące, mogą znacznie różnić się od siebie stopniem wdrożenia zasad transportu zrównoważonego, intensywnością ruchu, a nawet położeniem w odniesieniu do ważnych definiujących ruch miejsc (np. poblizze Rynku). Dopiero przekrojowa analiza wielu osiedli Wrocławia, z różnymi typami zabudowy, charakterem komunikacji, natężeniem ruchu i gęstością zamieszkania, daje możliwość przedstawienia obrazu sytuacji pieszego we Wrocławiu. Poniższe analizy mają za zadanie odpowiedzieć na pytanie: "Jak wygląda ruch pieszy we Wrocławiu?", a płynące z nich wnioski - zasugerować działania mające na celu poprawę sytuacji pieszych w naszym mieście, które zachęciłyby wrocławian do częstszego wyboru tego sposobu komunikacji.



# KLECZKÓW



## OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OSIEDLA

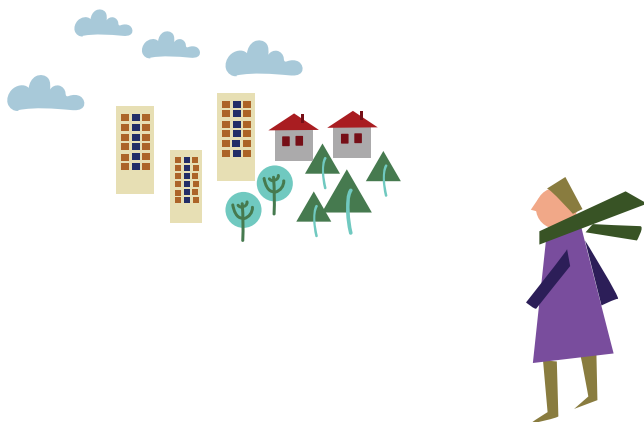
Kleczków został dołączony do Wrocławia w roku 1808, po zburzeniu murów miejskich. Wcześniej stanowił on odrębną osadę, zamieszkałą głównie przez rybaków i hodowców bydła (nazwa osady, a potem dzielnicy, wzięta się od słowa „kleczek”, czyli grzechoczącego przedmiotu, który wieszano bydłu na szyi, aby wiedzieć gdzie ono się znajduje).

Dzisiejszy Kleczków jest osiedlem specyficznym ze względu na swoje położenie i związaną z nim „izolację przestrzenną”. Od północy ograniczony jest Kanałem Różanka, od południa i wschodu linią kolejową Wrocław-Oleśnica, a część zachodnia wyznaczona jest wzdłuż głównego nurtu Odry. Z tego wynika charakter „przelotowy”. Przez osiedle przebiegają drogi łączące centrum z południem - Trzebnicka i Reymonta. Główny obszar zabudowań mieszkalnych koncentruje się między tymi dwiema ulicami, przy czym po stronie ul. Reymonta zabudowań mieszkalnych jest znacznie mniej, z uwagi na Zakład Karny oraz Dolnośląskie Centrum Zdrowia Psychicznego.

Powierzchnia Kleczkowska wynosi 235 ha, z czego samo osiedle zajmuje ok. 130 ha, a 105 ha to pas dorzecza Odry. Liczba ludności

zamieszkującej osiedle to ok. 6600 osób, jednak realizowane inwestycje, takie jak Promenady Wrocławskie oraz Wybrzeże Reymonta, sprawiają, że liczba ta niemal się podwoi. Demografia osiedla charakteryzuje się głównie dużą liczbą osób starszych oraz o niskim statusie finansowym, dlatego warto zauważyć, że nowo powstające inwestycje mogą spowodować proces gentryfikacji osiedla.

Kleczków jest częścią większego zespołu miejskiego - Przedmieścia Odrzańskiego, na które składają się także inne osiedla o bardzo zbliżonej charakterystyce: Nadodrze, Ołbin i Kępa Mieszczańska. Ten złączony obszar skupia blisko 1/6 ludności Wrocławia, a jego obecne ukształtowanie wiąże się nierozłącznie z rozwojem komunikacji zbiorowej - tramwajów na początku XX wieku. W samym centrum tego obszaru znajduje się dworzec Wrocław Nadodrze wraz z przyległym Parkiem Staszica i pętlą komunikacji miejskiej - potencjalnie idealnym punktem rozwojowym kolei aglomeracyjnej. Historyczna zabudowa i tkanka miejska Przedmieścia Odrzańskiego, zwłaszcza w porównaniu z zachodnimi i południowym obszarami śródmiejskimi Wrocławia, są bardzo dobrze zachowane, a do ich głównych naruszeń doszło współcześnie przy okazji poszerzania i budowy dróg przelotowych - nowych Mostów Mieszczańskich, ulic Drobnera i Dubois.



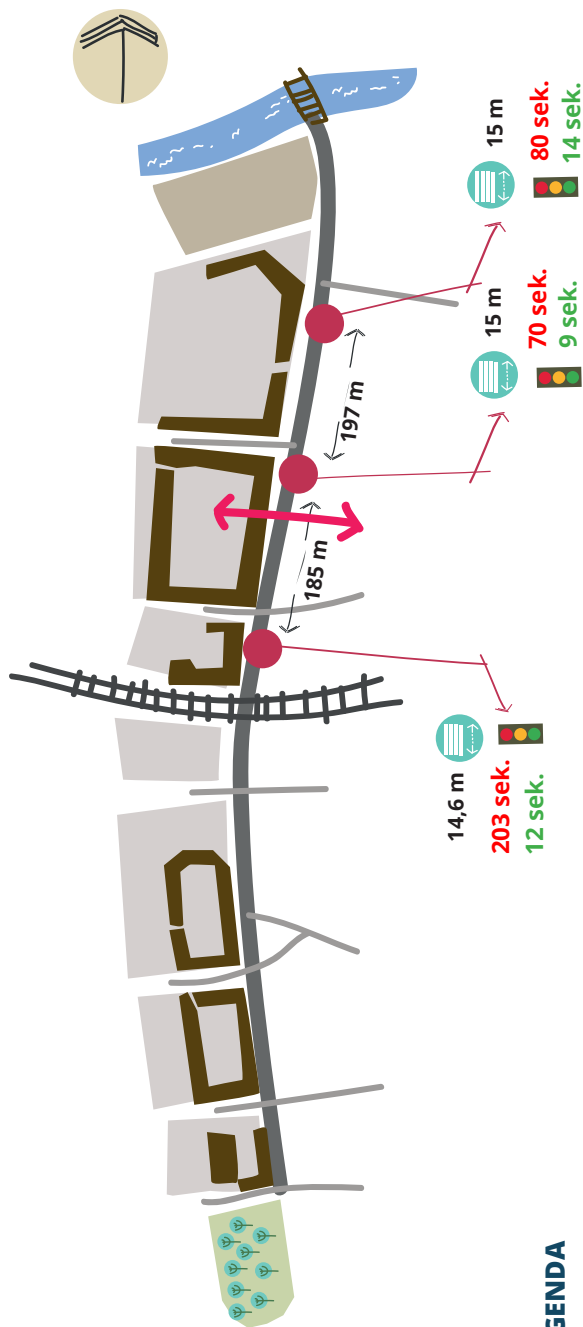


Przebiega z północy osiedla od Mostów Trzebnickich na jego południowy koniec przy wiadukcie kolejowym. Jest to jedna z dwóch głównych arterii Kleczkowa, które również łączą centrum z osiedlami północnymi takimi jak Różanka, Karłowice czy Poświętne. Jest to także główna trasa wylotowa z centrum na Trzebnicę, a potem Poznań.

Trzebnicka pełni na Kleczkowie funkcje handlowo-usługowe, w tym w zakresie usług publicznych (Urząd Skarbowy, Zarząd Zieleni Miejskiej). Jest to ulica o zdecydowanie największym natężeniu ruchu (kołowego i pieszego) na osiedlu. Jej długość na terenie Kleczkowa to ok. 560 m, na tym odcinku znajduje się przystanek tramwajowy (linie 1,7,8) oraz autobusowy (132, 144, 908, 247).



**fot. 6 Ulica Trzebnicka** (autor: Karolina Piasecka-Pulter)



## LEGENDA

- lokalizacja przejścia dla pieszych
- ← → odległość pomiędzy przejściami
- ▭ szerokość przejść dla pieszych
- ▬ średnia długość światła czerwonego
- ▬ średnia długość światła zielonego

- ▭ zabudowa
- ▬ omawiana ulica
- ▬ sąsiednia ulica
- ▬ kolej
- ↔ przekrój
- większe założenie zieleni
- woda

560 m / ok. 10 min.

## CHARAKTER ULICY

- Łączy północne osiedla Wrocławia oraz Trzebnicę z centrum miasta,
- Główna ulica Kleczkowa (handel, usługi publiczne, komunikacja miejska).

## MIERNIKI:

### Zieleń: (poziom 3)

Wzdłuż wschodniej strony ulicy zieleń w postaci drzew oraz niewielkich zaniedbanych trawników. Brak zieleni prywatnej. Zdewastowany skwer na rogu z ulicą Conrada-Korzeniowskiego.

### Ciągi piesze: (poziom 3)

*Strona wschodnia:* chodnik z kostki Bauma w dobrym stanie, wystarczająco szeroki, by 2 osoby wyminęły się bez problemu. Odgradzony od ruchu samochodowego. Słabe oddzielenie ciągu rowerowego od pieszego - występują konflikty. *Strona zachodnia:* chodnik szeroki, ale na prawie całej długości zastawiony autami, w niektórych miejscach zostaje bardzo mało miejsca na przejście, przy czym ruch pieszy jest duży. Stan techniczny: chodnik na większości odcinków nierówny, ubytki w nawierzchni. Brak obniżonych krawężników.

### Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 2)

Trzebnicka jest największą i najbardziej ruchliwą arterią Kleczkowa. Ma charakter tranzytowy, ale pełni również funkcje handlowo-usługowe. Mamy zatem atraktory ruchu - miejsca, które sprawiają, że ludzie tu przychodzą, ale poruszanie się pieszo jest nieprzyjemne ze względu na hałas, chodniki zastawione autami i nierówną nawierzchnię. Przejścia dla pieszych co niecałe 200 m (krótkie światło zielone w stosunku do czerwonego), brak obniżonych krawężników.

### Hałas: (poziom 2)

Na całej długości powyżej 75 dB. Głównym źródłem hałasu na ul. Trzebnickiej jest ruch samochodowy oraz tramwajowy.

### Parkowanie: (poziom 3)

Po stronie wschodniej wydzielone są miejsca parkingowe, podzielone pasami zieleni. Po stronie zachodniej brak takich miejsc, jednak chodniki zastawione są autami (jednocześnie często miejsca parkingowe po drugiej stronie ulicy stoją puste).

## PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 2,5/5

## REKOMENDACJE DLA UL. TRZEBNICKIEJ:

- Uporządkowanie parkowania poprzez uniemożliwienie (za pomocą słupków) parkowania samochodów na chodniku po zachodniej stronie ulicy, skierowanie samochodów na parking przy WCT Spartan na działce 31a,
- Naprawa i wyrównanie nawierzchni chodnika po stronie zachodniej,
- Obniżenie krawężników przy przejściach dla pieszych,
- Wydłużenie zielonego światła na przejściach dla pieszych,
- Remont torów tramwajowych w celu zmniejszenia hałasu generowanego przez tramwaje,
- Wyznaczenie przejścia dla pieszych w ciągu ulicy Pasterskiej,
- Zabezpieczenie przed parkowaniem i rewitalizacja skweru na rogu z ulicą Conrada-Korzeniowskiego.



**fot. 7 Propozycja zmian (szer. ulicy 27,5 m)** (<http://streetmix.net>)





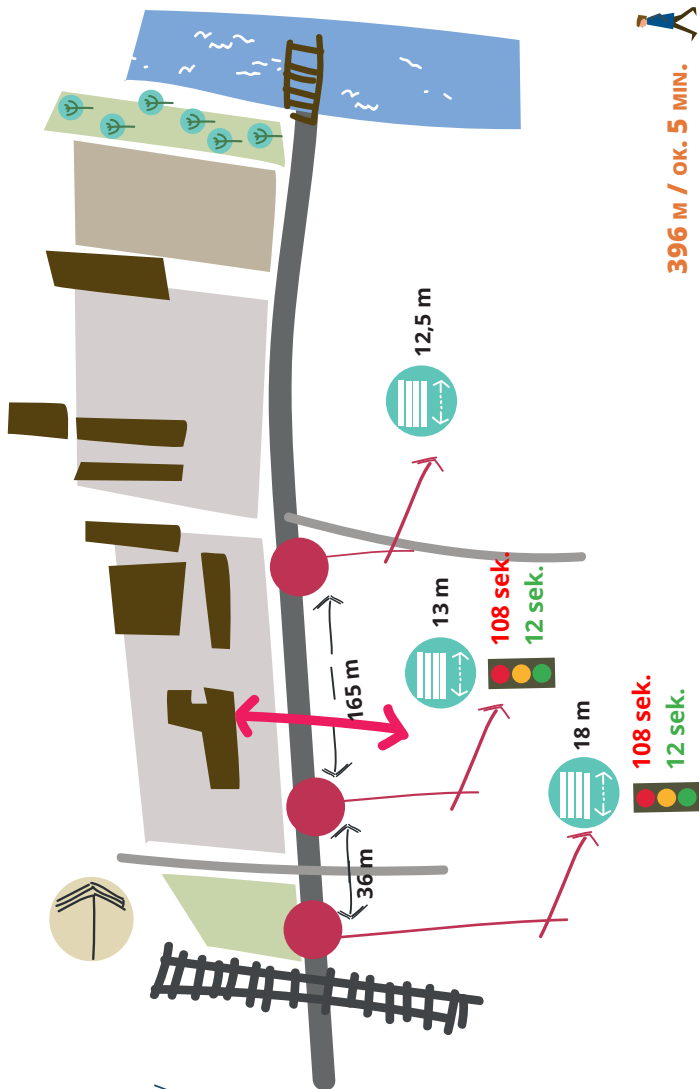
## Ulica Reymonta

Ulica Reymonta, podobnie jak Trzebnicka, jest głównie ulicą tranzytową na linii północ-południe. Jednak w przeciwieństwie do niej, nie ma już charakteru handlowo-usługowego (poza oddziałem ZUS). Zachodnia strona ulicy graniczy z portem miejskim. Na północnym odcinku powstaje tam również inwestycja mieszkalna Wybrzeże Reymonta. Wschodnia strona ulicy to głównie mury Zakładu Karnego Nr 1. Taki układ ulicy sprawia, że jej dominującą funkcją stał się tranzyt. Wyjątkiem jest tu skrzyżowanie z Kleczkowską, gdzie zlokalizowane są lokale usługowe oraz przystanki komunikacji miejskiej. Zachodnia strona ulicy ma szeroki chodnik oddzielony od jezdni pasem zieleni, po stronie zachodniej przebiega dwukierunkowy ciąg pieszo-rowerowy. Chodnik po tej stronie jest dosyć wąski, jednak nie jest to bardzo uciążliwe z uwagi na fakt, że ruch pieszy na tym odcinku jest niewielki. Mimo dosyć dobrej infrastruktury pieszej, chodzenie w tej okolicy nie jest atrakcyjne z uwagi na hałas.



**fot. 8 Ulica Reymonta** (autor: Karolina Piasecka-Pulter)

## LEGENDA



396 m / ok. 5 min.



## CHARAKTER ULICY

- Łączy północne osiedla Wrocławia oraz Trzebnicę z centrum miasta,
- Ulica typowo tranzytowa.



## **MIERNIKI:**

### **Hałas: (poziom 1)**

Na całej długości powyżej 75 dB. Głównym źródłem hałasu na ul. Reymonta jest ruch samochodowy oraz tramwajowy, a w okolicy wiaduktu kolejowego również ruch kolejowy (sporadyczny w porównaniu z samochodowym).

### **Zieleń: (poziom 3)**

Wzdłuż wschodniej strony ulicy zieleń w postaci drzew i pasów zieleni oddzielających chodnik od jezdni. Przy wiadukcie kolejowym niewielki zieleniec. Po stronie zachodniej również pas zieleni i drzewa. Na odcinku między ul. Kraszewskiego a Wybrzeżem Conrada-Korzeniowskiego znajduje się spory obszar niezagospodarowanej zieleni (nieдоступny dla mieszkańców - ogrodzony płotem).

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

*Strona wschodnia:* szeroki chodnik z płyt w złym stanie (ubytki nawierzchni i nierówności).

*Strona zachodnia:* chodnik z kostki Bauma, w dobrym stanie, równy. Wąski, zaledwie 1,3 m szerokości. Brak obniżonych krawężników.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 1)**

Reymonta jest obok Trzebnickiej najbardziej ruchliwą arterią Kleczkowska. Jest to ulica o charakterze typowo tranzytowym. Brak jakichkolwiek atraktorów ruchu poza skrzyżowaniem z Kleczkowską, a mury zakładu karnego biegnące wzdłuż prawie całego odcinka między ul. Kleczkowską a Kraszewskiego działają zniechęcająco. Ruch pieszy jest nieprzyjemny również ze względu na hałas.

### **Parkowanie: (poziom 4)**

Pasy zieleni oddzielające chodnik i jezdnię dość dobrze zapobiegają parkowaniu na chodniku. Przy ZUS-ie oraz wjeździe do portu znajdują się parkingi, a typowo przelotowy charakter ulicy sprawia, że kierowcy nie zatrzymują się na tym odcinku bez wyraźnej potrzeby.

**PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 2,4/5**

## REKOMENDACJE DLA UL. REYMONTA:

- Naprawa torów tramwajowych, co zmniejszy hałas na ulicy,
- Wyniesienie przejścia dla pieszych na wysokości skrzyżowania z ul. Kraszewskiego (zaraz przy tym przejściu powstaje inwestycja mieszkalno-usługowa Wybrzeże Reymonta, należy więc założyć, że ruch na tym przejściu znacznie się nasili),
- Budowa przystanków wiedeńskich dla tramwajów - uspokojenie ruchu, redukcja hałasu, zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności komunikacji miejskiej dla osób ograniczonych ruchowo w obszarze, gdzie ruch pieszy jest największy,
- Likwidacja zatok dla autobusów - lepsze uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej, odzyskanie cennej przestrzeni w dwóch kluczowych miejscach,
- Wyznaczenie przejść dla pieszych w poprzek Reymonta w ciągach ulic Pasterskiej i Conrada-Korzeniowskiego - umożliwienie korzystania z naturalnych ciągów pieszych wzdłuż rzeki,
- Wydłużenie zielonego światła dla pieszych na wszystkich przejściach.



**fot. 9 Stan obecny (szer. ulicy 27 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 10 Ulica Reymonta** (autor: Karolina Piasecka-Pulter)



**fot. 11 Ulica Reymonta** (autor: Karolina Piasecka-Pulter)



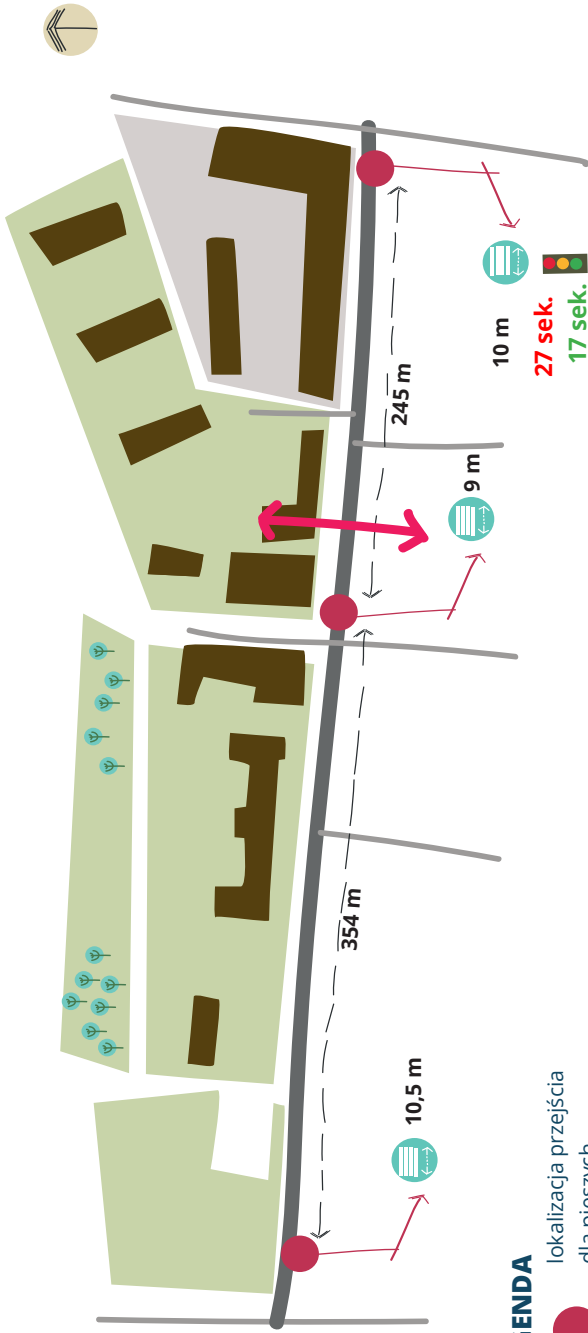
## Ulica Kraszewskiego

Jest to przykład średniej wielkości ulicy na Kleczkowie, która przebiega przez całą szerokość tzw. Starego Kleczkowa (obszar między ul. Trzebnicką i Reymonta). Ulicę Kraszewskiego można podzielić na dwie części. Część wschodnia, od skrzyżowania z Zegadłowicza, ma charakter typowo mieszkalny i to głównie na tym odcinku skupia się życie społeczne osiedla. Zlokalizowane są tu poczta, apteka oraz sklepy i punkty usługowe.

Odcinek Kraszewskiego od skrzyżowania z Zegadłowicza w stronę Reymonta prawie w całości zajęty jest przez mury Zakładu Karnego nr 1 po jednej stronie i przez Centrum Zdrowia Psychicznego po drugiej. Chociaż ulica ta (podobnie jak ulice równoległe - Kleczkowska i Wybrzeże Conrada-Korzeniowskiego) ma charakter typowo mieszkalny, bardzo szeroka jezdnia (ponad 10 metrów) zachęca kierowców do szybkiej jazdy, co stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych, które zwiększa dodatkowo bardzo chaotyczne parkowanie samochodów przez mieszkańców. Osoby przechodzące przez jezdnię są narażone na potrącenie podczas wychodzenia zza zaparkowanych aut.



**fot. 12 Ulica Kraszewskiego** (autor Karolina Piasecka-Pulter)



**632 m / ok. 10 min.**

## CHARAKTER ULICY

- Ulica osiedlowa z funkcją handlowo-usługową, jednak wykorzystywana jest przez kierowców w celach tranzytowych (Reymonta-Trzebnicka).

### LEGENDA

● lokalizacja przejścia dla pieszych

↔ odległość pomiędzy przejściami

↔ szerokość przejść dla pieszych

średnia długość światła czerwonego

średnia długość światła zielonego



zabudowa



omawiana ulica



sąsiednia ulica



przekrój



większe zgrupowanie zieleni



### **Hałas: (poziom 3)**

Na całej długości natężenie hałasu wynosi od 65 dB 70 dB, poza skrajnymi odcinkami przy Reymonta i Trzebnickiej, gdzie natężenie to wynosi powyżej 70 dB. Głównym źródłem hałasu na ul. Kraszewskiego jest ruch samochodowy, a na jej skrajnych odcinkach również tramwajowy.

### **Zieleń: (poziom 2)**

Wzdłuż północnej strony ulicy zieleń w postaci drzew. Na odcinku od Trzebnickiej do Zegadłowicza był pas zieleni (ok. 2 m szerokości), jednak został on rozjeżdżony przez parkujące samochody i w tym momencie służy jako nielegalne miejsca parkingowe.

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

Chodniki na ul. Kraszewskiego są dosyć szerokie, jednak zachęca to kierowców do ich zastawiania, przez co często piesi mają problem z przejściem (szczególnie osoby o ograniczonej sprawności). Chodniki na większości odcinków są w złym stanie technicznym. Brak obniżen krawężników.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 1)**

Ul. Kraszewskiego posiada szerokie chodniki oraz atraktory ruchu takie jak placówki handlowo-usługowe, wydaje się atrakcyjnym miejscem dla ruchu pieszego. Niestety szerokie chodniki zachęcają do nielegalnego parkowania, a szerokie ulice do szybkiej jazdy (mimo ograniczenia do 30 km/h), w efekcie czego ulica stała się nieprzyjazna i niebezpieczna dla pieszych.

### **Parkowanie: (poziom 1)**

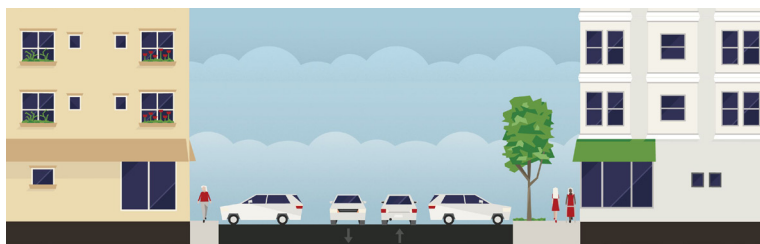
Ulica została praktycznie zawłaszczona przez parkujące samochody. Pas zieleni na odcinku od Trzebnickiej do Zegadłowicza został rozjeżdżony przez parkujące auta, które, zastawiając również chodnik, często nie pozostawiają pieszym nawet 1,5 m przejścia. Miejsca, w których można by zamontować elementy małej architek-

tury miejskiej, również zastawiają samochody, łącznie z przejściami z ulicy do poszczególnych budynków. Przejścia te, zbudowane z płyt chodnikowych, w większości również zostały rozjeżdżone i są zastawiane przez auta, co w praktyce sprawia, że często nie da się przejść (np. z rowerem czy zakupami z ulicy na chodnik).

## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 2/5**

### **REKOMENDACJE DLA UL. KRASZEWSKIEGO:**

- Kompleksowa rewitalizacja ulicy, która pozwoli wykorzystać bardzo szeroką przestrzeń między budynkami
- Zwężenie pasów jezdni, naturalne uniemożliwienie rozpędzania się przez esowanie ruchu jazdy pojazdów mechanicznych,
- Parkowanie w zmiennym układzie i w zorganizowany sposób,
- Odzyskanie przestrzeni pod zieleń i wypoczynek (ławki, stojaki rowerowe, rekreacja),
- Wyniesienie przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z Trzebnicką.



**fot. 13 Stan obecny (szer. ulicy 18 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 14 Propozycja zmian (szer. ulicy 18 m)** (<http://streetmix.net>)



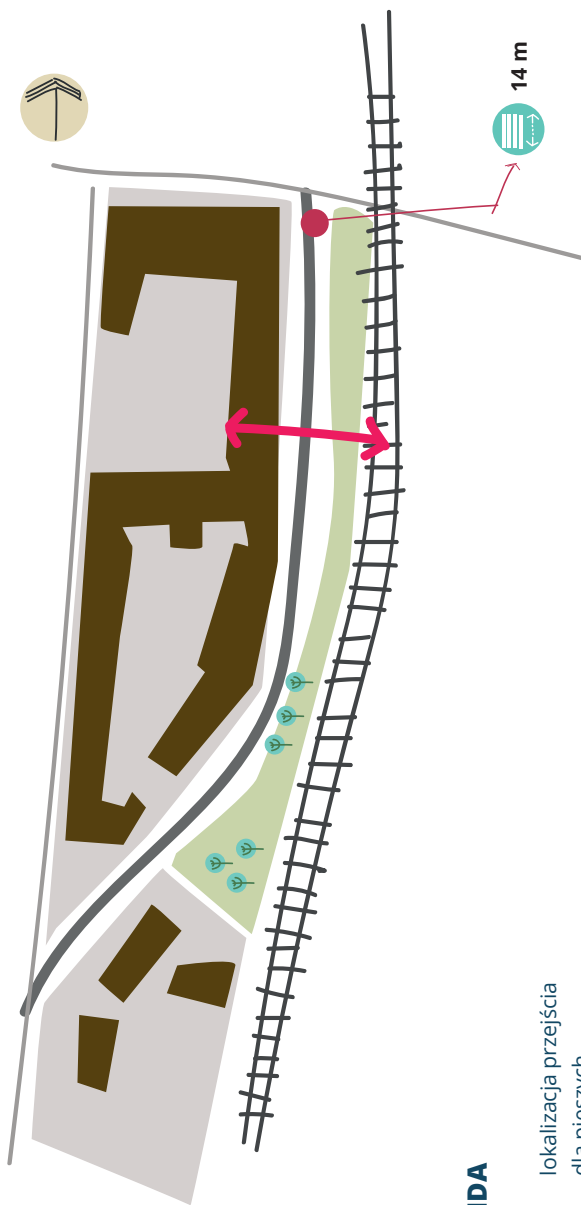
## Ulica Dębickiego

To miejsce bardzo reprezentatywne dla całego osiedla, jak i Przedmieścia Odrzańskiego. Ulica jest bardzo szeroka - ma około 14 metrów, znajduje się na uboczu głównej arterii, bardzo blisko komunikacji zbiorowej (miejskiej oraz kolejowej), do której jednak dostęp jest mocno utrudniony. Ulica znajduje się tuż przy dworcu Wrocław Nadodrze. Obecnie jednak dostęp od strony Dembowskiego jest maksymalnie utrudniony. Tunel podziemny na perony nie jest przeciągnięty na północną stronę i korzystanie z węzła dla mieszkańców Kleczkowa wiąże się z nawet dziesięciokrotnym nadkładaniem drogi i nieprzyjemnym kontaktem z hałaśliwymi arteriami.



**fot. 15 Ulica Dębickiego** (autor Karolina Piasecka-Pulter)





## LEGENDA

● lokalizacja przejścia dla pieszych

↔ szerokość przejść dla pieszych

▭ zabudowa omawiana ulica

↔ sąsiednia ulica

🌳 większe zgrupowanie zieleni

↔ przekrój

300 m / ok. 4 min.



## CHARAKTER ULICY

- Ulica osiedlowa, lokalna, przy skrzyżowaniu z główną.

## MIERNIKI

### **Hałas: (poziom 4)**

Mimo bliskości głównej arterii oraz bardzo dobrze widocznej z poziomu ulicy linii kolejowej, hałas jest stosunkowo mały. Nie ma ruchu samochodowego, kolej jest na nasypie, a pociągi przez sam dworzec nie przejeżdżają szybko.

### **Zieleń: (poziom 3)**

Jest skwer między nasypem a ulicą, stanowi jednak przestrzeń niezagospodarowaną i opuszczoną.

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

Południowy ciąg pieszy jest dobrze utrzymany, północny podobnie, nie są one jednak odpowiednio zabezpieczone przed nieprzepisowym parkowaniem.

### **Duże arterie i skrzyżowania**

Nie dotyczy

### **Parkowanie: (poziom 2)**

Mimo bardzo dużej szerokości jezdni i dostępnej przestrzeni w pasie drogowym, auta często stoją zaparkowane niemal pod samą ścianą budynku.

## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3/5**

### **REKOMENDACJE DLA UL. DĘBICKIEGO:**

- Rewitalizacja zielonego skweru między drogą a nasypem - zachęcenie do spędzania czasu wolnego na otwartej przestrzeni w miejscu stosunkowo cichym, ale wciąż bliskim zabudowaniom oraz dobrze skomunikowanym,

- Zabezpieczenie chodników przed nieprzepisowym parkowaniem przy pomocy słupków wraz ze zwężeniem pasów ruchu pod miej-



sca parkingowe, nawet z potencjalnym zwiększeniem ich liczby (miejsca typu park & ride),

- Budowa połączenia pieszego dworca Wrocław Nadodrże z Kleczkowem (przeciągnięcie tunelu pod peronami na stronę północną), które służyłoby również jako pieszy i rowerowy ciąg komunikacyjny alternatywny do ruchliwych i hałaśliwych arterii. Lokalizacja - samo serce Przedmieścia Odrzańskiego i środkowa oś północ-południe, jest niemal gwarantem sukcesu.



**fot. 16 Stan obecny (szer. ulicy 14,5 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 17 Propozycja zmian (szer. ulicy 14,5 m)** (<http://streetmix.net>)

## **PROMENADY WROCŁAWSKIE**

Promenady Wrocławskie to nowo powstające osiedle mieszkaniowe we wschodniej części Kleczkowa, które docelowo ma zająć 15 ha powierzchni i pełnić, poza funkcją mieszkaniową, także funkcję handlowo-biurową, z bazą hotelową. Inwestycja ta sprawi, że liczba mieszkańców Kleczkowa ulegnie podwojeniu (planowane jest ok. 2000 nowych mieszkań). Inwestor planuje w tym miejscu również 80000 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej, co spowoduje codzienny wzmożony ruch pracowników zlokalizowanych tam firm.

Osiedle Kleczków jest fizycznie mocno odseparowane od pozostałych części miasta (linia kolejowa i kanał z jednej strony oraz Odra z drugiej). Promenady Wrocławskie, które budowane są w obrębie osiedla, wydają się odizolowane w jeszcze większym stopniu. Dojazd do kompleksu możliwy jest jedynie z dwóch stron - od ul. Zakładowej, będącej boczną Trzebnickiej, oraz od ul. Rychtarskiej, bocznej ul. Jedności Narodowej.

Taki układ sprawia, że już w tym momencie wyjazd i wjazd na osiedle w porannych i popołudniowych godzinach szczytu jest uciążliwy i w jeszcze większym stopniu korkuje ul. Trzebnicką. Zauważalne są również problemy z parkowaniem na tym obszarze. Mimo iż nowe budynki mieszkalne mają podziemny parking, często można spotkać już zastawione samochodami chodniki na osiedlu oraz parkowanie samochodów na nieużytkach, na których w przyszłości powstaną kolejne etapy inwestycji.

Przez osiedle w tym momencie nie przebiega żadna linia autobusowa, a najbliższe przystanki komunikacji miejskiej znajdują się w odległości ok. 500 m (Jedności Narodowej) oraz 1000 m (Trzebnicka). Tak duża odległość od przystanków komunikacji zbiorowej potencjalnie zachęca mieszkańców do częstszego korzystania z samochodów, mimo niewielkiej odległości do centrum miasta.

## **KLECZKÓW - PODSUMOWANIE**

Kleczków ze względu na swoją specyficzną lokalizację stał się osiedlem "przejściowym" między śródmieściem a peryferiami

Wrocławia. Dodatkowo zlokalizowane na tym obszarze szpital psychiatryczny oraz zakład karny wzmagają stygmatyzację osiedla. Zbudowa Kleczkowa jest bardzo niejednorodna, a za zorganizowany zespół urbanistyczny w tym momencie można uznać jedynie tzw. Stary Kleczków (centralna część osiedla). Ze względu na bardzo duże niezagospodarowane jeszcze tereny i bliskość centrum (2 km do Rynku), można się spodziewać wzrostu zainteresowania Kleczkowem jako miejscem przyszłych inwestycji budowlanych. Proces ten rozpoczął się już poprzez budowę nowego osiedla Promenady Wrocławskie oraz mniejszej inwestycji - Wybrzeże Reymonta. Taki stan rzeczy pozwala przypuszczać, że Kleczków w najbliższym czasie zostanie poddany zjawisku gentryfikacji, czemu należałoby zacząć zapobiegać jak najszybciej.

### **PUNKTOWA OCENA OSIEDLA (ŚREDNIA): 2,5/5**

#### **KLECZKÓW - REKOMENDACJE:**

- Stworzenie ogólnodostępnej przestrzeni publicznej skłaniającej do integracji mieszkańców,
- Uspokojenie ruchu kołowego na ulicach osiedlowych,
- Uporządkowanie parkowania na całym osiedlu,
- Rewitalizacja zieleni na osiedlu i zasadzenie nowej tam, gdzie jest taka możliwość,
- Budowa połączenia pieszego dworca Wrocław Nadodrze z Kleczkowem,
- Rozbudowa infrastruktury rowerowej i pieszej,
- Wykorzystanie terenów dorzecza Odry jako miejsca rekreacji,
- Rewitalizacja podwórek w kwartałach mieszkalnych.



# KARŁOWICE



## LEGENDA

-  tory kolejowe
-  siatka ulic
-  woda
-  większe tereny zieleni

1 al. Kasprowicza

2 ul. W. Pola

3 ul. Ujejskiego

## OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OSIEDLA

Osiedle Karłowice, zlokalizowane na północy Wrocławia i założone jako osada w 1699 r. przez duchownego klasztoru Św. Wincentego Carla Kellera, współcześnie stanowi część dzielnicy Psie Pole. Jego powierzchnia zajmuje 422 ha. Graniczy od północy z Polanowicami, od północnego wschodu z Sołtysowicami, od wschodu z Kowalami. Od południa Karłowice ograniczone są Starą Odram, a od zachodu sąsiadują z Różanką.

## GRANICE OSIEDLA

Karłowice zostały włączone do Wrocławia w roku 1928. Wcześniej pełniły one funkcje miasta satelitarne dla Wrocławia. Ponadto od 1911 r. Karłowice były wcieleniem XIX-wiecznej idei miasta-ogrodu. Łączyły w sobie zalety życia na wsi i komfort życia w mieście. Głównymi założeniami idei miasta-ogrodu było takie zaprojektowanie osiedla, aby każdy mieszkaniec mógł poruszać się po

osiedlu pieszo, poznawać swoich sąsiadów oraz przebywać wśród zieleni. Układ przestrzenny założenia opierał się na układzie centralnym. W sercu lokowano plac, na wzór średniowiecznego rynku, jako miejsce spotkań. Następnie otaczano je luźną niską zabudową mieszkaniową z ogródkami. Tkanka zabudowy była otoczona licznymi skwerami, alejami i parkami. Na obrzeżach miast-ogrodów planowano obszary rolnicze lub przemysłowe. Podczas II Wojny Światowej Karłowice nie zostały zniszczone, dzięki temu współcześnie osiedle posiada wyjątkowy i niepowtarzalny urok. Centralnym punktem Karłowic jest rynek – pl. Piłsudskiego, zbudowany w 1913 r., dawniej miejsce spotkań mieszkańców. Obecnie miejsce to jest opuszczone i pełni rolę parkingu. Na Karłowicach dominuje zabudowa domów jednorodzinnych, między innymi poniemieckich willi. Znacznie mniejszy udział stanowi zabudowa wielorodzinnych bloków mieszkaniowych, które rozmieszczone są na obrzeżach osiedla. Karłowice to wyjątkowe osiedle o dużej powierzchni terenów zielonych i rekreacyjnych. Znajdują się tu między innymi: duży park im. Jana Kasprowicza, plac Daniłowskiego, skwery, ogródki działkowe, a także tereny wałów nad Odrą. Zieleń pełni rolę silnych atraktorów i stymuluje ruch pieszego. Szczególnie na obszarach zieleni publicznej dochodzi do interakcji mieszkańców.

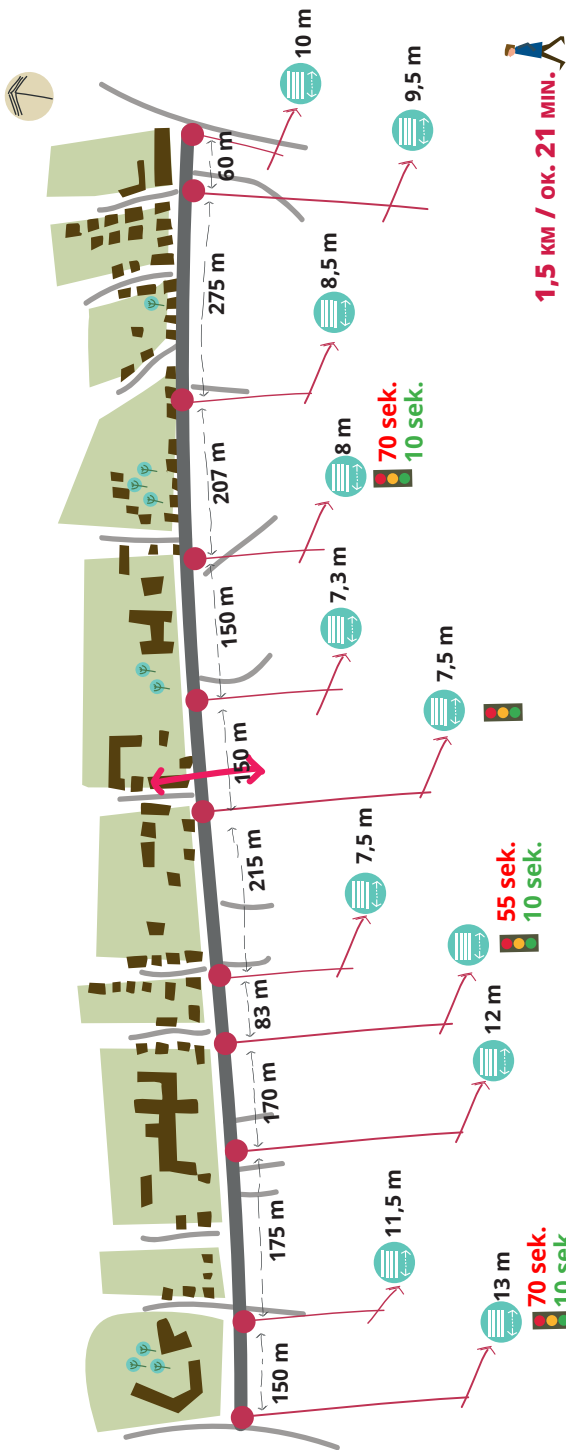
Liczba mieszkańców Karłowic to około 20 tysięcy, z czego znaczny udział stanowią rodziny mieszkające w domach jednorodzinnych. Karłowice posiadają opinię dzielnicy o wysokim standardzie życia. Pod względem zaspokajania potrzeb mieszkańców Karłowice są samowystarczalne. Za natężenie komunikacji samochodowej na terenie Karłowic odpowiadają mieszkańcy przemieszczający się do pracy lub w kierunku centrum Wrocławia. Większość mieszkańców przemieszcza się transportem samochodowym, ponieważ komunikacja miejska na Karłowicach funkcjonuje źle. Powodem tego stanu jest mała liczba połączeń autobusowych oraz rzadko kursujące autobusy. Komunikacja tramwajowa pojawia się jedynie na zachodzie (ul. Żmigrodzka) i wschodzie (al. Kromera), tj. na granicach osiedla.



## Aleja Jana Kasprowicza

Aleja J. Kasprowicza jest główną arterią komunikacyjną oraz drogą zbiorczą dla osiedla. Jej długość to ok. 1,7 km. Przebiega z zachodu na wschód. Rozpoczyna się od skrzyżowania z ul. Żmigrodzką i biegnie aż do pl. Daniłowskiego, gdzie kończy się przy skrzyżowaniu z ul. Przybyszewskiego. Aleja łączy ze sobą osiedle Różanka na zachodzie i prowadzi w kierunku Sołtysowic i Kowal na wschodzie. Jest to ulica o największym natężeniu ruchu kołowego i rowerowego. W godzinach szczytu aleja jest silnie zakorkowana. Na jej odcinku zlokalizowane są 3 przystanki autobusowe linii A, 105, 116, 118, 119, 130, 132 i 305. Wzdłuż al. Kasprowicza rozmieszczone są najważniejsze obiekty, takie jak: kościół i klasztor parafii rzymskokatolickiej pw. Św. Antoniego, przychodnie lekarskie na wysokości ul. Bończyka, ul. Syrokomli i ul. Potockiego, publiczne i niepubliczne przedszkola, Uniwersytet Wrocławski przy skrzyżowaniu z ul. Przybyszewskiego, parki przy al. Kasprowicza, ogródki działkowe, park im. J. Kasprowicza oraz plac Daniłowskiego z charakterystyczną dla osiedla dominantą - wieżą ciśnień. Układ al. Kasprowicza jest następujący: lewa strona ulicy, licząc kolejno od skrajni ulicy do osi jezdni, posiada: zabudowę ponemieckich willi, chodnik o szerokości ok. 2 m oraz jednokierunkową drogę rowerową o szerokości ok. 1,5 m. Następnie pas zieleni ze szpalerem lipy drobnolistnej, miejsca postojowe dla samochodów, pas samochodowy o szerokości 3,5 m. Prawa strona ulicy jest odbiciem lustrzanym lewej strony ulicy.





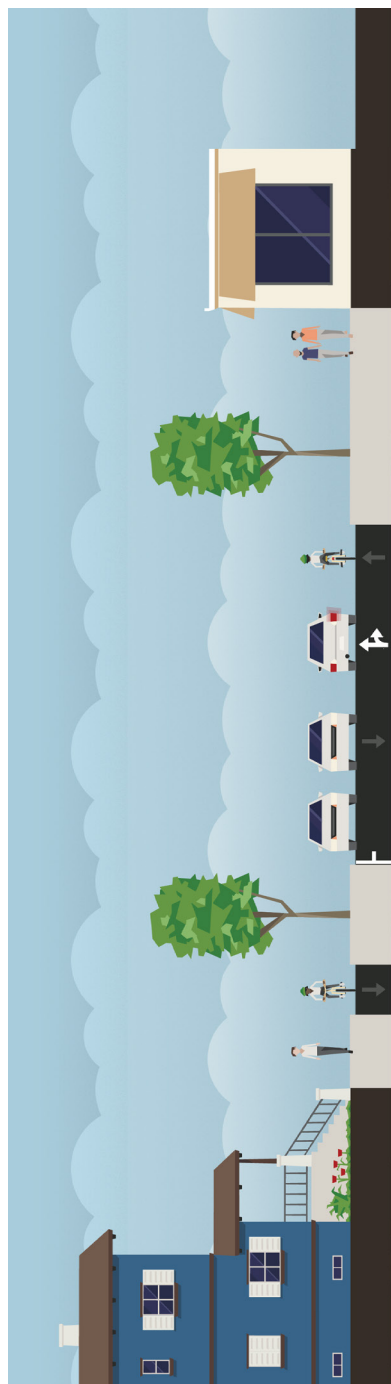
1,5 KM / OK. 21 MIN.

## LEGENDA

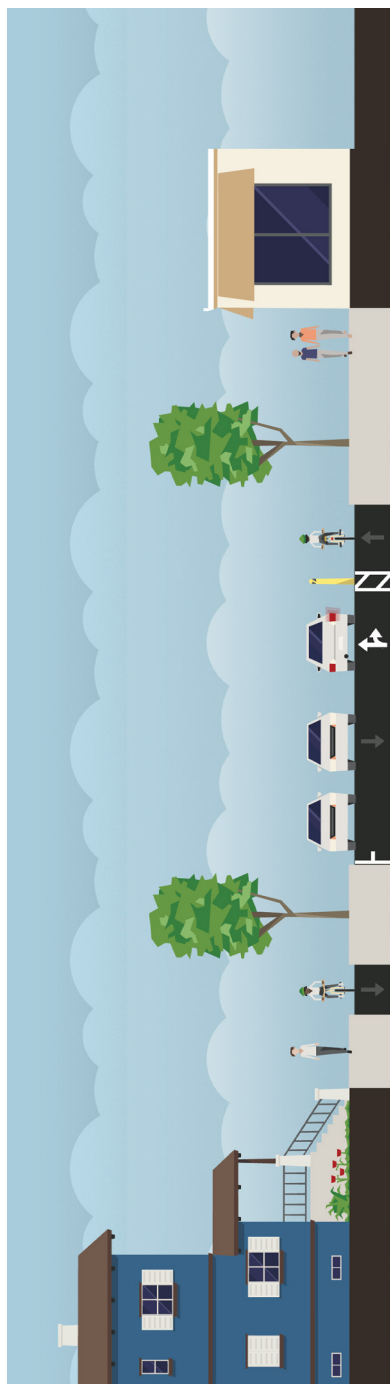
- lokalizacja przejścia dla pieszych
- omawiana ulica
- odległość pomiędzy przejściami
- szerokość przejść dla pieszych
- sąsiednia ulica
- średnia długość światła czerwonego
- średnia długość światła zielonego
- przekrój
- zabudowa
- większe zgrupowanie zieleni

## CHARAKTER ULICY

- Droga zbiorcza dla osiedla,
- Główna ulica Karłowic z komunikacją miejską, usługami i usługami publicznymi,
- Zieleni przyuliczna, szerokie trawniki, nasadzenia drzew po obu stronach,
- Wydzielona i uporządkowana przestrzeń dla pieszych, rowerzystów, kierowców.



**fot. 18 Stan obecny, na odcinku ul. Kasprowicza 95 (szer. ulicy 26 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 19 Proponowane zmiany, na odcinku ul. Kasprowicza 95 (szer. ulicy 26 m)** (<http://streetmix.net>)

## **MIERNIKI:**

### **Hałas: (poziom 3)**

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Żmigrodzką do skrzyżowania z al. Boya-Żeleńskiego hałas przekracza 70 dB. Od skrzyżowania z al. Boya-Żeleńskiego do skrzyżowania z ul. Przybyszewskiego hałas jest nieco łżejszy (od 65 do 70 dB), ale dalej jest on uciążliwy. Głównym źródłem hałasu na al. Kasprowicza jest ruch samochodowy. Jak wiadomo, im większe natężenie ruchu, tym większy hałas.

### **Zieleń: (poziom 5)**

Uporządkowana na całej długości alei. Po obu jej stronach znajdują się wydzielone pasy trawnika o szerokości ok. 3 m oraz szpalery drzew (lip drobnolistnych). Nie ma nasadzeń krzewów. Brak zieleni prywatnej i półprywatnej. Zieleń przyuliczna oddziela chodnik i pas rowerowy od jezdni (po stronie południowej).

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

*Strona północna:* chodnik oraz jednokierunkowy pas rowerowy z kostki Bauma. Stan nawierzchni dobry, w niektórych miejscach pojawiają się nierówności - „falowanie”. Szerokość chodnika to 2 m. Szerokość pasa rowerowego - 1,5 m. Oddzielenie pasa rowerowego od chodnika dla pieszych widoczne jest jedynie w zróżnicowaniu kolorystycznym nawierzchni, co może prowadzić do konfliktów w relacjach pieszy-rowerzysta, wynikających z tego, że pieszy może nie zauważyć wkroczenia na pas rowerowy. Krawężniki są obniżone. Samochody nie zastawiają chodników, ponieważ wyznaczone są specjalne miejsca parkingowe. Ciąg pieszo-rowerowy oddzielony jest od jezdni zielenią.

*Strona południowa:* chodnik jest szeroki na 2 m. Pas rowerowy biegnie równoległe do chodnika, ale nie łączy się z nim. Rozdzielone są pasem zieleni ok. 3,5 m. Jedynie w miejscu przystanków autobusowych ścieżka rowerowa poprowadzona jest tak, by ominąć przystanek. Wtedy na odcinku ok. 14 m chodnik łączy się z pasem rowerowym. Do poważnego konfliktu pieszy-rowerzysta dochodzi na wysokości od pl. Piłsudskiego do ul. Przybyszewskiego. Pas ro-

werowy nagle „urywa się”. Rowerzyści kontynuują podróż chodnikiem, który w tym miejscu ma szerokość 4 m. Aleja Kasprowicza na niemal całej swojej długości wykonana jest z kostki Bauma. Przy placu Daniłowskiego nawierzchnia jest betonowa. Stan techniczny chodników jest średni, kostka zaczyna „falować”. W miejscach występowania studzienek kostka zapada się. Krawężniki są obniżone.

## **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 2)**

Największy węzeł komunikacyjny znajduje się po zachodniej stronie al. Kasprowicza na skrzyżowaniu z ul. Żmigrodzką. Ruch kołowy jest bardzo duży. Ul. Żmigrodzka i ul. Obornicka to ulice dwupasmowe, tranzytowe, kierujące ruch na południe do centrum lub na północ do drogi krajowej nr 8. Skrzyżowanie sprawia wrażenie niebezpiecznego. Samochody poruszają się dość szybko. Natężenie hałasu jest duże. Skrzyżowanie jest ważne dla mieszkańców Karłowic ze względu na poprowadzoną tędy komunikację tramwajową i możliwość przesiadki. Na całym skrzyżowaniu zamontowana jest sygnalizacja świetlna. Zielone światło dla pieszych w stosunku do światła zielonego dla samochodów jest zbyt krótkie. Piesi nie zdążają spokojnie przejść na drugą stronę ulicy. Czas oczekiwania na zielone światło jest zbyt długi. Dużym skrzyżowaniem jest również skrzyżowanie al. Kasprowicza z al. Boya-Żeleńskiego. Od tego miejsca natężenie ruchu na al. Kasprowicza w kierunku pl. Daniłowskiego maleje. Ruch tranzytowy kieruje się na al. Boya-Żeleńskiego, która odprowadza ruch w kierunku al. Kromera, wyjazdu na Warszawę i centrum Wrocławia. Na skrzyżowaniu Kasprowicza z Boya-Żeleńskiego ruch samochodowy jest mniejszy niż na wzmiankowanym w poprzednim zdaniu. Jest to spowodowane innym charakterem tego skrzyżowania (typu T) oraz mniejszymi prędkościami rozwijanymi przez pojazdy na obu tych ulicach. Mniejszy ruch wpływa na to, że skrzyżowanie wydaje się być bezpieczniejsze. Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z ul. Żmigrodzką oraz na skrzyżowaniu ul. Kasprowicza z ul. Boya-Żeleńskiego jest uprzywilejowana dla samochodów. Zielone światło dla pieszych zapalone jest przez 10 sekund. Jest to zbyt krótki czas, aby spokojnie przejść na drugą stronę ulicy. Osoby z ograniczeniami ruchowymi, nie zdą-

żą przejść przez jezdnię przez okres palenia się zielonego światła dla pieszych. Natomiast zielone światło dla samochodów świeci się przez 1 minutę i 10 sek. Dochodzi do sytuacji, że pieszy zirytowany czekaniem wkracza na jezdnię na czerwonym świetle dla pieszych.

### **Parkowanie: (poziom 5)**

Po stronie północnej i południowej wydzielone są miejsca parkingowe, oddzielone od ruchu pieszego pasem zieleni. Jedynie przy pętli autobusowej na wysokości ul. Krasickiego brakuje wyznaczonego pasa dla postoju samochodów. W tym miejscu kierowcy wjeżdżają na chodnik i utrudniają przejście pieszym. Parkowanie na chodniku przy placu Daniłowskiego ogranicza widoczność przy przejściach dla pieszych.

**PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3,6/5**

### **REKOMENDACJE DLA AL. KASPROWICZA:**

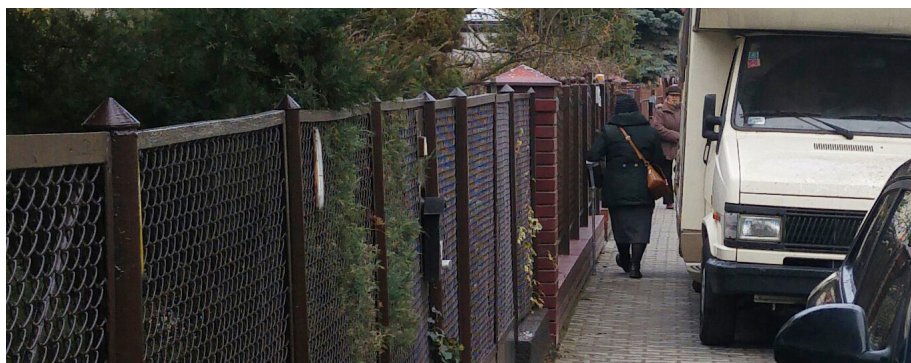
- Naprawa i wyrównanie nawierzchni chodnika,
- Wymiana nawierzchni na pasie rowerowym na asfalt. Lekkie obniżenie pasa rowerowego tak, by wzmocnić granicę między ciągiem pieszym a rowerowym,
- Uniemożliwienie (za pomocą słupków) parkowania samochodów na chodniku przy placu Daniłowskiego oraz za pętlą autobusową,
- Wydłużenie zielonego światła na przejściach dla pieszych,
- Ograniczenie hałasu poprzez zmniejszenie liczby samochodów,
- Zwiększenie liczby połączeń komunikacji miejskiej oraz zwiększenie częstotliwości przyjazdów autobusów,
- Zabezpieczenie przed parkowaniem i rewitalizacja skweru na rogu z ulicą Conrada-Korzeniowskiego.



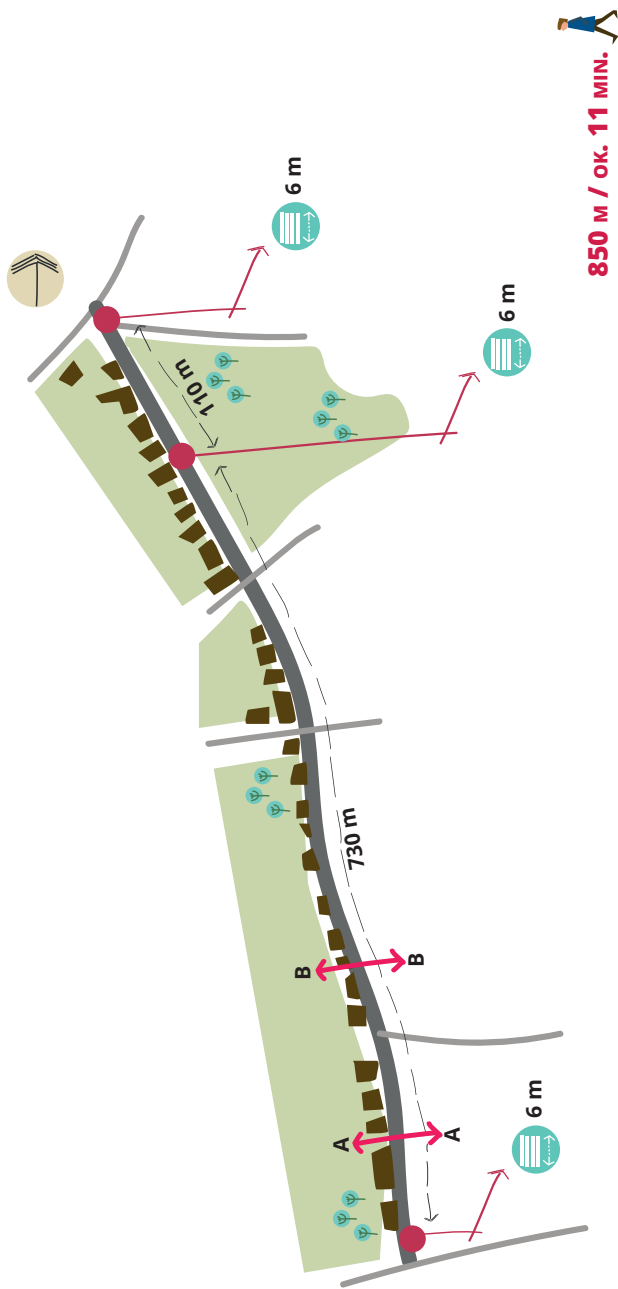


## Ulica Wincentego Pola

Ulica Wincentego Pola przebiega z północy na południe. Łączy al. Kasprowicza od południa z ul. Kamieńskiego od północy. Ulica W. Pola jest ulicą długości 850 m, o średnim natężeniu ruchu. Ulicą Wincentego Pola kierowcy mogą dojechać do osiedla Karłowice, omijając zatory drogowe, powstające przy skrzyżowaniu al. Kasprowicza z ul. Żmigrodzką. Ulica W. Pola prowadzi do Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego przy ul. H. Kamieńskiego. W godzinach szczytu ulica jest zatłoczona samochodami. Przez ulicę nie przebiega żadna linia komunikacji miejskiej. Wzdłuż ulicy, po obu jej stronach, rozmieszczone są budynki domów jednorodzinnych. Na wysokości od ul. Chrzanowskiego do ul. Kamieńskiego, po wschodniej stronie usytuowane są ogródki działkowe. Od południa między odcinkami od al. Kasprowicza do ul. L. Nabelaka ulica jest jednokierunkowa. Od skrzyżowania z L. Nabelaka do skrzyżowania z ul. Kamieńskiego ruch odbywa się w obu kierunkach.




fot. 20 Ulica Wincentego Pola (autor: Aleksandra Wilk)



850 m / ok. 11 min.

## LEGENDA

-  lokalizacja przejścia dla pieszych
-  przekrój
-  odległość pomiędzy przejściami
-  większe zgrupowanie zieleni
-  omawiana ulica
-  sąsiednia ulica
-  szerokość przejść dla pieszych
-  zabudowa

## CHARAKTER ULICY

- Ulica międzyosiedlowa. Zbierająca ruch samochodowy z mniejszych ulic osiedlowych i doprowadzająca go na północ do ul. Kamińskiego,
- Ulica przy zabudowie domów jednorodzinnych.



### **Hałas: (poziom 3)**

Hałas uliczny odnotowuje się na poziomie od 65 do 70 dB. Głównym źródłem hałasu jest ruch samochodowy.

### **Zieleń: (poziom 3)**

Zasadniczo brak zieleni publicznej. Jedynie przy ul. Nabelaka po wschodniej i zachodniej części ulicy występuje niewielki skwer, obecnie stanowiący dziki parking dla samochodów. Wzdłuż całej długości ulicy występuje zieleń prywatna. Są to zadbane ogródki frontowe.

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

*Strona wschodnia i zachodnia:* chodnik wykonany z kostki Bauma. Szerokość chodnika jest zmienna. Na odcinku drogi jednokierunkowej szerokość chodnika wynosi 1,5 m. Na odcinku od ul. L. Nabelaka do ul. M. Konopnickiej szerokość chodnika wynosi 3 m. Od ul. M. Konopnickiej do ul. Kamieńskiego - 1,5 m. Stan techniczny nawierzchni jest zły. Kostka „faluje”, są ubytki w nawierzchni. Krawężniki są wysokie.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 3)**

Ulica Pola jest podporządkowana w stosunku do dwóch dużych arterii komunikacyjnych, z którymi jest skrzyżowana: al. Kasprowiczka oraz ul. Kamieńskiego. Jednocześnie te dwie arterie są początkiem i końcem ul. Pola. Pozostałe skrzyżowania na ulicy Pola są skrzyżowaniami równorzędnymi, bo większa część jej długości znajduje się w strefie uspokojonego ruchu.

### **Parkowanie: (poziom 1)**

Wzdłuż całej ulicy W. Pola występuje problem z parkowaniem. Nie ma wyznaczonych miejsc postojowych. Samochody są pozostawiane na chodnikach. Największy problem z zaparkowanymi samochodami występuje na odcinku pomiędzy al. Kasprowiczka a skrzyżowaniem z ul. L. Nabelaka. Na tym fragmencie ulicy bra-

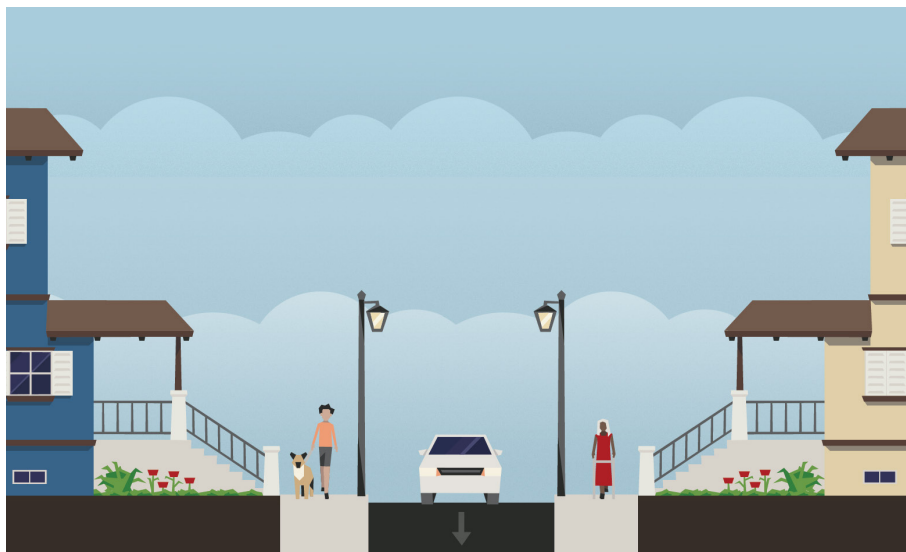
kuje miejsca na chodnikach. Piesi są zmuszeni do przeciskania się pomiędzy płotem a samochodem. W miejscach, gdzie chodnik jest szeroki, samochody nie stanowią już takiego problemu. Ciekawym rozwiązaniem na ul. W. Pola jest zastosowanie na jezdni jednostronnych mijanek w postaci wysepek. Wymuszają one spowolnienie przejeżdżających samochodów. Ponadto wymienione wyżej rozwiązanie jest wykorzystywane przez mieszkańców jako dodatkowe miejsce parkingowe (parkowanie tuż przed lub tuż za wysepką).

## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 2,6/5**

### **REKOMENDACJE DLA UL. W. POLA:**

- Naprawa i wyrównanie nawierzchni chodnika,
- Na odcinku od ul. L. Nabelaka do al. Kasprowicza umiejscowić woonerf (podwórzec miejski). Wyrównać jezdnię z chodnikiem. Wprowadzić zakaz zatrzymywania i postoju,
- Na odcinku od ul. L. Nabelaka do al. Kasprowicza umiejscowić znak zakazu postoju i zatrzymywania się. Mieszkańcy ulicy posiadają własne podwórka, na których mogą parkować samochody,
- Zabezpieczenie przed parkowaniem na odcinku od ul. M. Konopnickiej do ul. Kamieńskiego poprzez ustawienie znaku zakazu zatrzymywania się i postoju oraz budowy parkingu na działce nr 65/2 przy skrzyżowaniu ul. Pola z ul. Romanowskiego.





**fot. 21 Stan obecny, między ul. Nabelaka do al. Kasprowicza, przekrój A**  
(szer. ulicy 7 m) (<http://streetmix.net>)



**fot. 22 Stan obecny, między ul. Nabelaka do ul. Konopnickiej, przekrój B**  
(szer. ulicy 12 m) (<http://streetmix.net>)

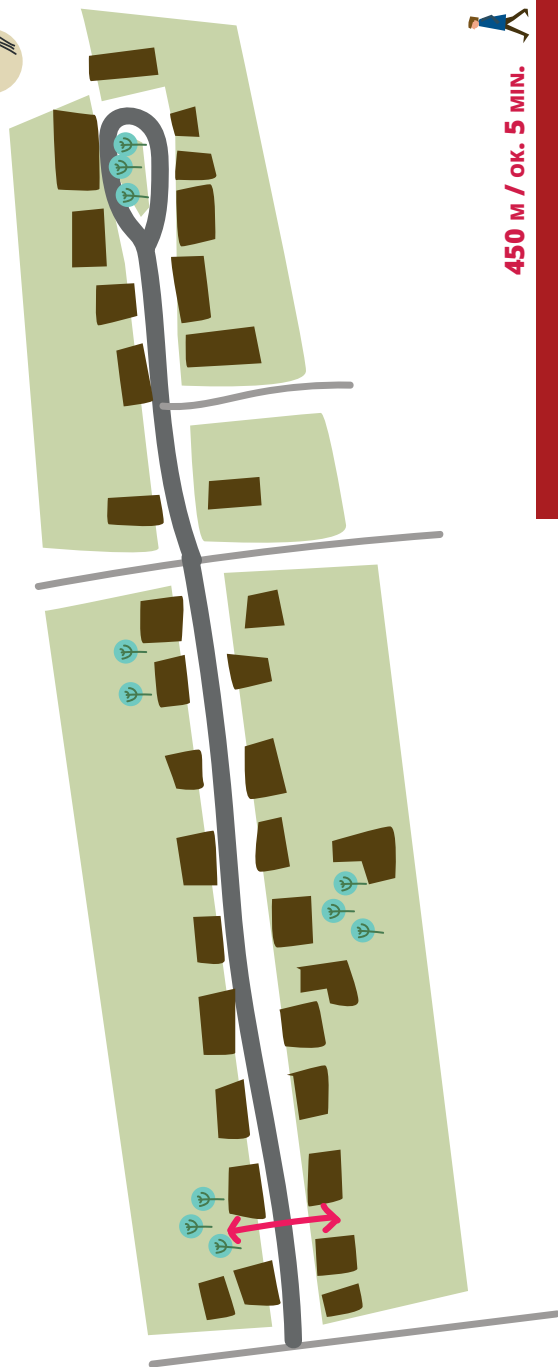


## Ulica Ujejskiego

Ulica Ujejskiego przebiega z północy na południe, równoległe do ul. Pola. Łączy ul. Nabelaka od południa z ul. Brzechwy od północy. Ulica Ujejskiego jest ulicą o małym natężeniu ruchu i długości 450 m. Przez ulicę nie przebiega żadna linia komunikacji miejskiej. Wzdłuż ulicy, po obu jej stronach, rozmieszczone są budynki domów jednorodzinnych. Przy ul. Ujejskiego nie ma żadnych nasadzeń przyulicznych. Uczestnicy ruchu pieszego spotykają się z problemami takimi jak: zaparkowane na chodnikach samochody utrudniające poruszanie się, nieczystości pozostawione przez psy oraz, w okresie zimowym, duże zanieczyszczenie powietrza, pochodzące z niesprawnych pieców grzewczych używanych w domach przy ulicy. Ulica Ujejskiego jest dobrym przykładem wielu tego typu uliczek na tym osiedlu. Osiedlowe uliczki mogą być atraktorami ruchu. Mieszkańcy spacerując bez przeszkód, mogą obserwować przyrodę i podziwiać przydomowe ogródki. Ruch pieszy na tego typu uliczkach umacnia więzi społeczne, ponieważ w trakcie takiego spaceru można spotkać sąsiadów.



**fot. 23 Ulica Ujejskiego** (autor: Aleksandra Wilk)



450 M / OK. 5 MIN.

## CHARAKTER ULICY

- Ulica wewnętrzzosiędłowa. Ruch tworzący jedynie przez mieszkańców okolicznych domów,
- Ulica przy zabudowie domów jednorodzinnych.

## LEGENDA

— omawiana ulica



— sąsiednia ulica



zabudowa



większe  
zgrupowanie  
zieleni

przekrój



## MIERNIKI

### **Hałas: (poziom 4)**

Hałas uliczny przez większość czasu utrzymuje się poniżej 65 dB. Zwiększenie hałasu odnotowuje się jedynie przy sporadycznych przypadkach ruchu samochodów.

### **Zieleń: (poziom 3)**

Jedyna zieleń, którą można zaobserwować na ul. Ujejskiego, to ogródki należące do poszczególnych domów. Ogródki przydomowe są wystarczającymi atraktorami ruchu, który jest jednak stopowany przez zastawione samochodami chodniki. Piesi nie mogą swobodnie spacerować i oglądać zieleni przydomowej.

### **Ciągi piesze: (poziom 1)**

*Strona wschodnia i zachodnia:* chodnik wykonany jest z niejednorodnych materiałów. Obecnie jest w kiepskim stanie, da się zaobserwować zniszczenia pochodzące od korzeni drzew etc. Chodnik jest bardzo wąski - ok. 80 cm.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 1)**

Wszystkie skrzyżowania, których częścią jest ul. Ujejskiego, są skrzyżowaniami równorzędnymi.

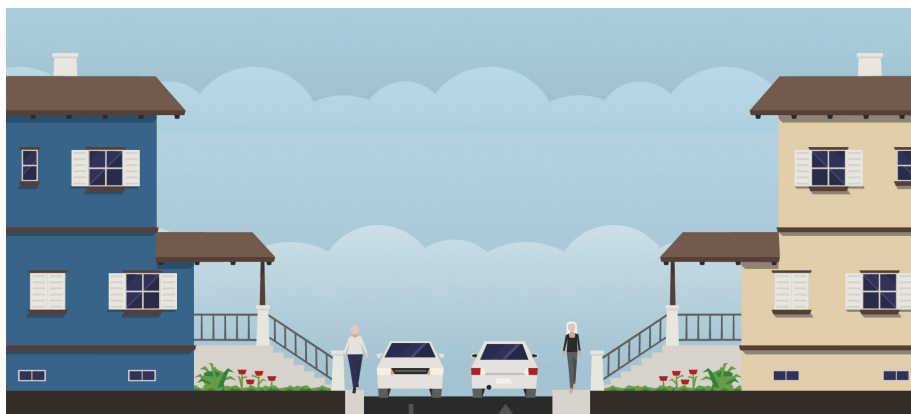
### **Parkowanie: (poziom 1)**

Samochody parkowane na chodniku uniemożliwiają normalne poruszanie się po ciągu pieszym. Na ulicy nie ma wydzielonych miejsc parkingowych dla samochodów. Samochody parkujące na tej ulicy w dużej części należą do mieszkańców okolicznych domów, którzy powinni parkować na swoich posesjach.

## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 2/5**

## REKOMENDACJE DLA UL. UJEJSKIEGO:

- Naprawa i wyrównanie nawierzchni chodnika,
- Rozwiązanie problemu parkowania przez wprowadzenie ulicy jednokierunkowej i wydzielenie miejsc parkingowych na jezdni tam, gdzie jest to możliwe,
- Ustawienie koszy na nieczystości zwierzęce w niedużych odstępach, aby zapobiec problemowi zanieczyszczeń na chodniku.



**fot. 24 Stan obecny (szer. ulicy 7 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 25 Proponowane zmiany (szer. ulicy 7 m)** (<http://streetmix.net>)



## KARŁOWICE - PODSUMOWANIE

Karłowice to zdecydowanie osiedle domków jednorodzinnych, które wyposażone jest w niezbędne dla mieszkańców usługi takie jak: szkoły, sklepy, obiekty kultu, sportowe oraz rekreacyjne. Przez środek Karłowic przebiegają ruchliwe ulice Kasprowicza i Boya-Żeleńskiego, które pełnią funkcję tranzytową oraz odprowadzającą ruch samochodowy poza osiedle. W godzinach szczytu ulice te są bardzo zakorkowane. Pozostałe ulice Karłowic są ulicami osiedlowymi, które prowadzą mieszkańców do ich posesji. Często są one zastawione zaparkowanymi na nich samochodami, które uniemożliwiają swobodne poruszanie się pieszych.

**PUNKTOWA OCENA OSIEDLA (ŚREDNIA): 2,7/5**

## KARŁOWICE - REKOMENDACJE:

- Uspokojenie ruchu kołowego na ulicach osiedlowych,
- Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicach osiedlowych,
- Uporządkowanie parkowania na ulicach osiedlowych,
- Rozbudowa i zwiększenie liczby połączeń komunikacji miejskiej,
- Rozbudowa, naprawa infrastruktury rowerowej i pieszej.



# BOREK



## LEGENDA



siatka ulic



większe tereny zieleni



tory kolejowe



woda



1 ul. Powstańców Śląskich

2 ul. Gajowicka

3 ul. Jastrzębia, al. Jaworowa

## OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OSIEDLA

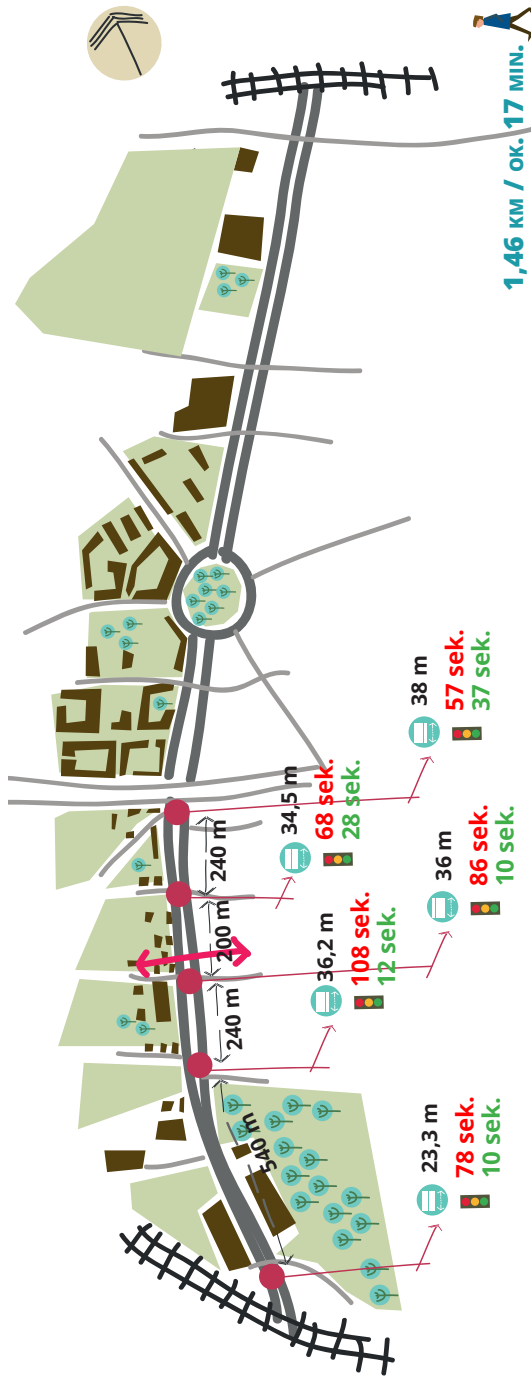
Osiedle Borek leży na południu miasta, niecałe 5 kilometrów od Rynku. Od zachodu graniczy z Grabiszynkiem, od północy z osiedlem Powstańców Śląskich, od wschodu z Gajem, a od południa z osiedlem Krzyki. Dawniej Borek był prestiżową dzielnicą willową. Do Wrocławia został dołączony w roku 1897. Charakter osiedla zmienił się pod koniec II Wojny Światowej. Według Rady Osiedla zniszczenia sięgnęły 90%<sup>4</sup>. W czasach PRL-u na pustych działkach wybudowano duże bloki. Największe z nich stoją wzdłuż ul. Powstańców Śląskich. To właśnie tam mieszka dziś największa część mieszkańców Borku. Na początku ubiegłego stulecia osiedle miało charakter willowy. Dlatego dziś wciąż jest bardzo zielone, a na większości ulic rośnie wiele drzew. Na południu Borku znajduje się Park Południowy, zaraz za wschodnią granicą osiedla jest Park Skowroni, a z kolei wzdłuż estakady kolejowej, która wyznacza granicę południową, ciągnie się pas zieleni. W 2009 roku na Borku mieszkało prawie 14 tys. osób.

<sup>4</sup> Historia osiedla Borek, strona internetowa Rady Osiedla Borek, <http://www.radaosiedla-borek.pl/index.php/o-osiedlu>, dostęp 29.02.2016.



## Ulica Powstańców Śląskich

Ulica Powstańców Śląskich jest jedną z głównych arterii na południu Wrocławia. Patrząc od strony Rynku, jest ona przedłużeniem ul. Świdnickiej, kończy się zaś ulicą Karkonoską, która prowadzi do granicy miasta. Dla Borku jest ona główną osią transportową. W granicach osiedla kursują nią 4 linie tramwajowe i jedna autobusowa. Od ulicy Orlej między pasami jezdni przebiega też droga dla rowerów. Pas drogowy jest bardzo szeroki, ponieważ na większości długości ulicy w obrębie Borku budynki są odsunięte od jezdni. Po między jezdniami znajduje się pas zieleni. Mimo tego ogromnego potencjału, by ulica była przyjazna dla pieszych, Powstańców Śląskich nie jest wygodnym miejscem do chodzenia z powodu dominacji ruchu samochodowego. Choć obecność drzew łagodzi hałas, normy są tu przekroczone. Nieprzyjazne dla ludzi są również spaliny samochodowe i natężenie ruchu drogowego. Na ul. Powstańców Śląskich, w obrębie osiedla, znajduje się 6 przejść dla pieszych. Wkrótce wszystkie będą przejściami z sygnalizacją, bo ostatnie, na skrzyżowaniu z ul. Sokolą, właśnie jest w remoncie (stan na marzec 2016). Przy dominacji samochodów, kolejne światła to bariera dla ruchu pieszych, bo pokonanie ul. Powstańców Śląskich może trwać w skrajnym przypadku nawet kilka minut. Pieszym nie sprzyja też szerokość pasów - nawet 4.5 m(!), która zachęca do brawurowej jazdy, a w konsekwencji sprawia, że jest głośniejsze i bardziej niebezpieczne.



## CHARAKTER ULICY

- Główna arteria na południu miasta,
- Dwujęzdniowa, dwupasmowa (poza skrzyżowaniami),
- Ulica o dużym natężeniu ruchu samochodowego,
- Ulica z wydzielonym torowiskiem tramwajowym oraz dwukierunkową drogą rowerową między jezdniami.

## LEGENDA

- lokalizacja przejścia dla pieszych
- ↔ odległość pomiędzy przejściami
- ↔ szerokość przejść dla pieszych
- omawiana ulica
- sąsiednia ulica
- 🚦 średnia długość światła czerwonego
- 🚦 średnia długość światła zielonego
- ↔ przekrój
- 🏠 zabudowa
- 🌳 większe zgrupowanie zieleni

## MIERNIKI:

### **Hałas: (poziom 2)**

Na całej długości powyżej 75 dB. Głównym źródłem hałasu na ul. Powstańców Śląskich jest ruch samochodowy. Tramwaje również wpływają na hałas, ale nie aż tak bardzo.

### **Zieleń: (poziom 5)**

Droga ma charakter alei, na całej długości są 3-4 szpalery drzew, przy ul. Powstańców Śląskich znajduje się też Park Południowy.

### **Ciągi piesze: (poziom 4)**

Chodniki z różnych nawierzchni - ciąg między jezdniami i odcinki na południu osiedla z kostki Bauma, odcinki na północy osiedla z nierównych płyt, miejscami asfalt. Nawierzchnia nie jest w idealnym stanie. Miejscami na chodniku parkują samochody.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 2)**

Choć Powstańców Śląskich ma 3 ciągi piesze, to dla pieszych jest uciążliwa z powodu dominujących na niej samochodów. Na północy osiedla wzdłuż ulicy są lokale usługowe, w tej części znajdują się też miejsca parkingowe.

### **Parkowanie: (poziom 4)**

Na większości długości ulicy nie ma problemu z parkowaniem. Wyjątki po wschodniej stronie.

## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3,4/5**

### **REKOMENDACJE DLA UL. POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH:**

- Uspokojenie ruchu. Jezdnia dla aut jest po prostu za szeroka, co powoduje masę problemów. Samochody jeżdżą za szybko, powodując więcej hałasu i zanieczyszczeń, drastycznie obniża to bezpieczeństwo. Sytuację dobrze obrazuje kwestia przejścia dla pieszych przy ul. Sokolej, gdzie powstaje sygnalizacja świetlna - zdaniem urzędników jedyny sposób na gwarancję bezpieczeństwa dla pie-



szych. Przy tak szerokiej drodze (nawet 9 m!) możliwe jest wprowadzenie np. esowania toru jazdy,

- Uporządkowanie parkowania po wschodniej stronie między Jaworową a Wiśniową,

- Zmiana ustawień sygnalizacji świetlnych na co najmniej taką, która umożliwi pieszym swobodne pokonanie przejść podczas ciągłego sygnału zielonego.



**fot. 26 Ulica Powstańców Śląskich** (autor: Jakub Nowotarski)



**fot. 27 Stan obecny (szer. ulicy 50 m)** (<http://streetmix.net>)



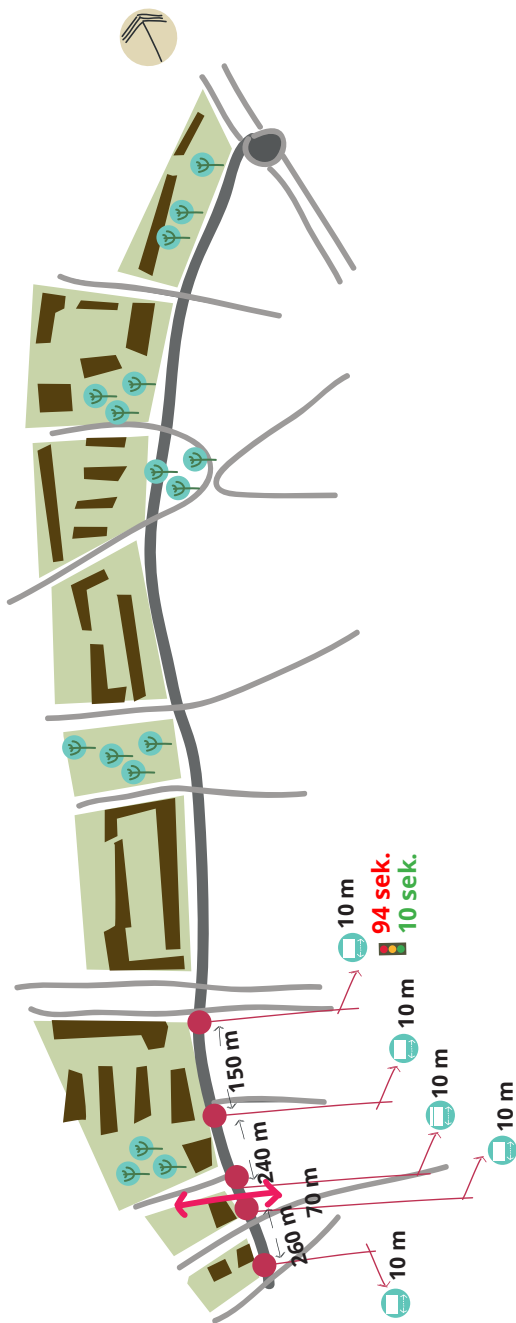


Ulica Gajowicka pełni dziś głównie funkcję transportową. Wzdłuż drogi usytuowana jest zabudowa mieszana: od niskiej zabudowy wielorodzinnej (do 4 kondygnacji) po domy jednorodzinne. Przy skrzyżowaniu z ul. Jastrzębią znajduje się Gimnazjum nr 23. Ulicą kursują dwie linie autobusowe, ale tylko w kierunku północnym (w przeciwną stronę jeżdżą ul. Raławicką).











Gajowicka jest drogą poniemiecką, a jej specyfikę podkreśla bardzo wypukły kształt (środek jezdni znajduje się znacznie wyżej niż pas bruku przy krawężniku). Jej jezdnia jest bardzo szeroka, bo ma aż ponad 9 metrów, choć zewnętrzne części (po ok. pół metra) są niewygodne do jazdy rowerem bądź samochodem z powodu nierównego bruku.

Ulicy bardzo poważnie grozi kompletne zdemastowanie przez radykalny wzrost ruchu samochodowego, do którego nie jest ona przystosowana i co kłóci się z jej naturalnym charakterem (układ i lokalizacja). Stanie się to po otwarciu mostu przez Ślęzę na przedłużeniu ul. Raławickiej, który połączy Borek z Oporowem i stworzy nową drogę wlotową do miasta dla mieszkańców Smolca i okolic. Stanie się tak mimo analiz ekspertów, którzy przekonywali, że most powinien być pieszo-tramwajowy. Wówczas tramwaj dojeżdżałby z Raławickiej do Hallera właśnie ul. Gajowicką, co jeszcze bardziej podniosłoby prestiż Borku.





## LEGENDA

-  lokalizacja przejścia dla pieszych
-  odległość pomiędzy przejściami
-  szerokość przejść dla pieszych
-  omawiana ulica
-  sąsiednia ulica
-  średnia długość światła czerwonego
-  średnia długość światła zielonego
-  przekrój
-  zabudowa
-  większe zgrupowanie zieleni

630 m / ok. 8 min.



## CHARAKTER ULICY

- Jednojezdniowa, jednopasmowa, o średnim natężeniu ruchu kołowego.

## MIERNIKI:

### **Hałas: (poziom 3)**

Na całej długości pomiędzy 65 a 75 dB. Jedynym jego źródłem jest ruch samochodowy. Należy się spodziewać pogorszenia sytuacji po otwarciu mostu na Raławickiej.

### **Zieleń: (poziom 3)**

Wzdłuż ulicy znajduje się sporo drzew, zarówno w pasie drogowym, jak i na działkach domów jednorodzinnych.

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

Chodniki istnieją po obu stronach drogi, choć ich jakość jest niewystarczająca. Po stronie zachodniej wzdłuż domów jednorodzinnych zauważalny jest problem po opadach deszczu, bo pojawiają się wtedy kałuże na całą szerokość chodnika. Po tej samej stronie, na odcinku między Raławicką i Sokolą, samochody parkując nie zostawiając przepisowego 1,5 metra szerokości chodnika dla pieszych.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 3)**

Ulica Gajowicka pełni głównie rolę transportową dla mieszkańców osiedli Krzyki i Klecina, ale ruch na niej nie jest tak duży jak na Powstańców.

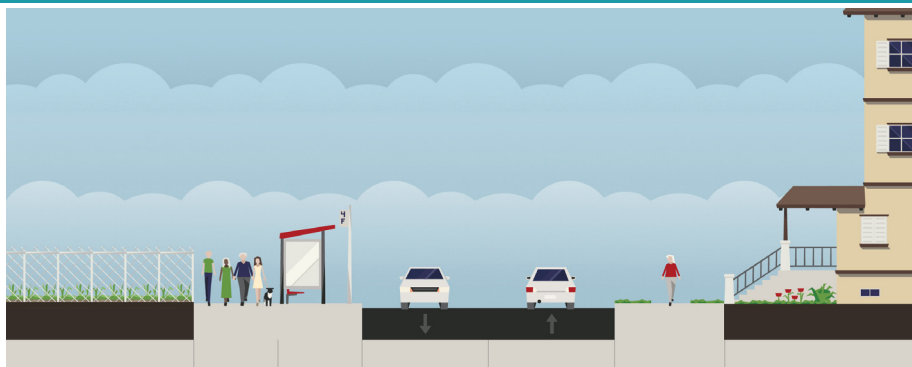
### **Parkowanie: (poziom 3)**

Przed wszystkim parkowanie jest nieuporządkowane. Na różnych odcinkach samochody parkują w różny sposób. Na środkowym odcinku problem raczej nie występuje, bo między jezdnią a chodnikiem znajduje się pas zieleni. Na północy osiedla po wschodniej stronie dopuszczone jest równoległe parkowanie na chodniku, ale ten jest na tyle szeroki, że zazwyczaj nie powoduje to problemów dla pieszych.

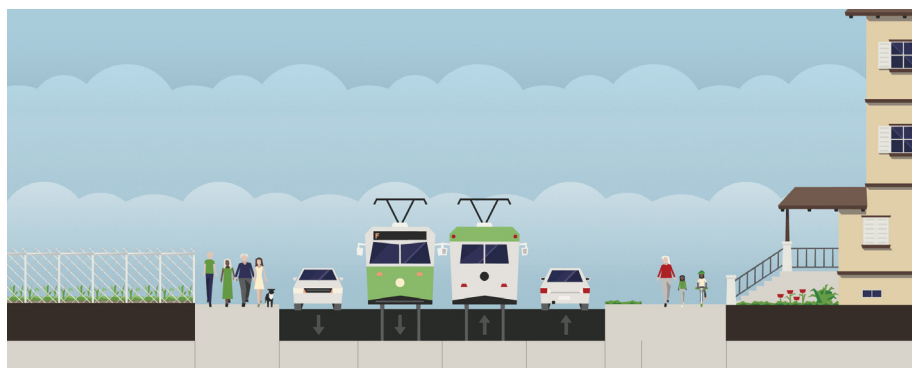
## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3/5**

## KOMENDACJE DLA UL. GAJOWICKIEJ:

- Uporządkowanie parkowania na odcinku Raławicka-Sokola
- wysłupkowanie chodnika po wschodniej stronie,
- Poprawa nawierzchni chodników po wschodniej stronie ze szczególnym uwzględnieniem równości nawierzchni i odwodnienia,
- Uspokojenie ruchu na ulicy (węższe pasy, naprzemienne parkowanie lub pasy rowerowe), by po otwarciu mostu na Raławickiej nie wzrósł poziom negatywnego oddziaływania ruchu aut (hałas, spaliny, bezpieczeństwo),
- Korekta ustawienia sygnalizacji świetlnej - wydłużenie zielonego dla pieszych na skrzyżowaniu z Hallera.



**fot. 28 Stan obecny (szer. ulicy 50 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 29 Proponowane zmiany (szer. ulicy 50 m)** (<http://streetmix.net>)



## Ulica Jastrzębia/ Aleja Jaworowa

Ulica Jastrzębia i aleja Jaworowa to w zasadzie ta sama droga, która przebiega wzdłuż całego osiedla Borek. Od zachodu zaczyna się na ul. Gajowickiej (Jastrzębia), przecina Powstańców (tam zaczyna się Jaworowa) i kończy się na ul. Ślężnej. Jest to typowa dla Borku aleja. Ma bardzo szeroką jezdnię (jak na drogę lokalną) i drzewa po obu stronach, niemal na całej swej długości. Cała droga objęta jest strefą z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.

Jastrzębia i Jaworowa są doskonałymi przykładami parkingowego chaosu, jaki występuje na Borku, a być może w całym mieście. Parkowanie zmienia się z nieuporządkowanego w uporządkowane częściowo i na odwrót na całej długości drogi. Patrząc od ul. Gajowickiej mamy tam (kolejno po stronie północnej i południowej):

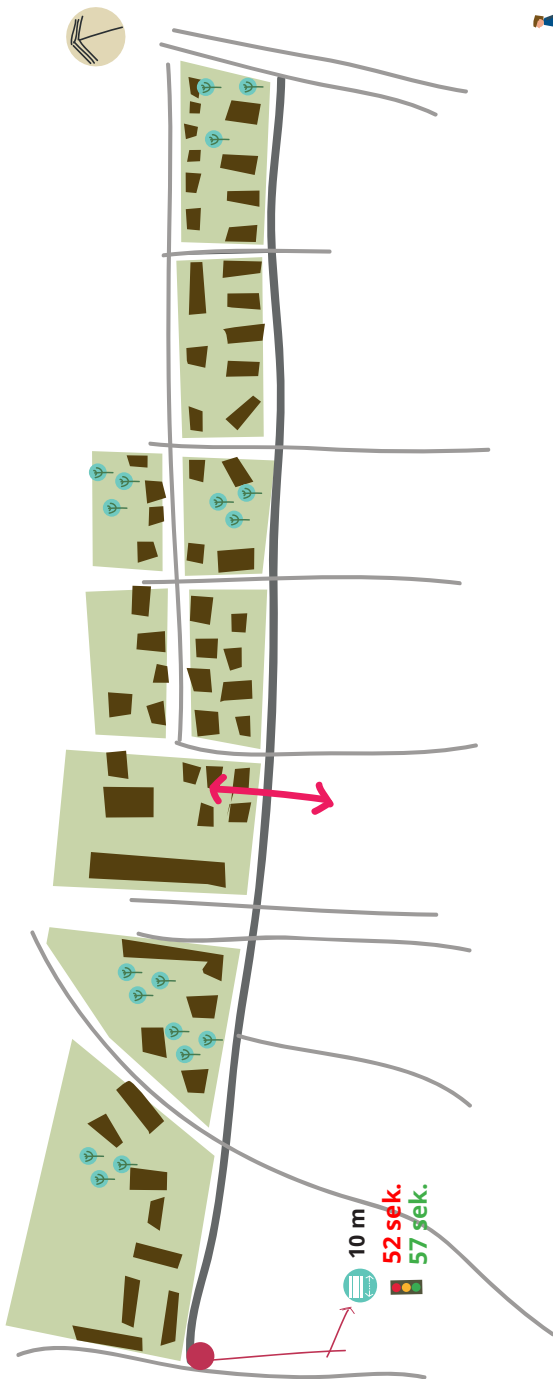
- parkowanie na jezdni i barierkę,
- parkowanie równoległe na jezdni i parkowanie równoległe dwoma kołami na krawężniku, dwoma na jezdni,
- parkowanie równoległe w większości na chodniku i parkowanie równoległe dwoma kołami na chodniku, dwoma na jezdni,
- parkowanie równoległe na chodniku i parkowanie równoległe na chodniku,
- parkowanie równoległe na jezdni i parkowanie równoległe na chodniku,

- parkowanie prostopadłe lub ukośne na jezdni oraz chodniku i parkowanie równoległe na jezdni (po obu stronach wymalowane miejsca do parkowania równoległego),
- parkowanie równoległe na jezdni i parkowanie równoległe na jezdni (po obu stronach wymalowane miejsca parkingowe),
- parkowanie równoległe na chodniku i parkowanie równoległe na chodniku,
- parkowanie równoległe na jezdni i parkowanie równoległe na jezdni,
- parkowanie równoległe na jezdni i parkowanie ukośne na jezdni oraz trawniku.

To wszystko raptem na 1300 metrach!



**fot. 30 Aleja Jaworowa** (autor: Jakub Nowotarski)



1,33 KM / OK. 17 MIN.

## CHARAKTER ULICY

- Droga lokalna, ruch uspokojony, mało samochodów wykorzystuje drogę w celach tranzytowych,
- Dla części mieszkańców jest to droga dojazdowa do ulic Powstańców Śląskich, Sudeckiej lub Słężnej.

- ### LEGENDA
- lokalizacja przejścia dla pieszych
  - szerokość przejść dla pieszych
  - omawiana ulica
  - sąsiednia ulica
  - średnia długość zabudowy
  - średnia długość światła czerwonego
  - średnia długość światła zielonego
  - przekrój
  - zabudowa
  - większe zgrupowanie zieleni

## MIERNIKI:

### **Hałas: (poziom 3)**

Na całej długości pomiędzy 65 a 70 dB. Jedynym jego źródłem jest ruch samochodowy. Przy skrzyżowaniach z Powstańców Śląskich i Ślężną hałas przekracza 70 dB.

### **Zieleń: (poziom 4)**

Droga zachowała swój charakter jeszcze sprzed wojny - jest aleją. Po obu stronach znajdują się szpalery drzew.

### **Ciągi piesze: (poziom 3):**

Chodniki istnieją po obu stronach drogi, nawierzchnia jest jednak stara, a krawężniki nie są obniżone. Na znacznej większości ulicy parkowanie nie utrudnia ruchu pieszych.

### **Duże arterie i skrzyżowania:**

Nie dotyczy

### **Parkowanie: (poziom 2)**

Wspomniany we wstępie parkingowy bałagan doskonale obrazuje problem. Na Jastrzębiej i Jaworowej aż prosi się o wymalowanie miejsc parkingowych na całej ich długości, bo jest na to wystarczająco dużo przestrzeni.

## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3/5**

### **REKOMENDACJE DLA UL. JASTRZĘBIEJ I AL. JAWOROWEJ:**

- Uporządkowanie parkowania na całej długości - wymalowanie miejsc do parkowania równoległego po obu stronach jezdni. W miejscach, gdzie nie jest wymagana duża liczba miejsc parkingowych - wprowadzenie parkowania naprzemiennego po jednej stronie - to wyeliminuje brawurowych kierowców,



- Obniżenie krawężników na wszystkich skrzyżowaniach.





**fol. 31 Stan obecny (szer. ulicy 16 m)** (<http://streetmix.net>)



**fol. 32 Aleja Jaworowa (szer. ulicy 16 m)** (autor: Jakub Nowotarski)

## **BOREK - PODSUMOWANIE**

Choć osiedle Borek jest specyficzne, bo jego układ urbanistyczny jest w zasadzie przedwojenny, jego problemy związane z ruchem pieszym można uogólnić dla całego miasta.

Po pierwsze, występuje na Borku problem z parkowaniem. Przykład Jastrzębiej i Jaworowej doskonale pokazuje, że jest to zjawisko pozbawione jakiegokolwiek kontroli. Nieporządek w przestrzeni to niejedyny problem. Na chaosie parkingowym najbardziej tracą piesi, bo bardzo duża część chodników na osiedlu jest zastawiona autami. W konsekwencji mieszkańcy często muszą przemieszczać się środkiem jezdni. Kolejny problem to bardzo wyraźna dominacja aut na drogach głównych. Hałas na Powstańców Śląskich uniemożliwia przebywanie w przestrzeni ulicy. Oba te problemy to skutek problemów transportowych miasta, z których za główny można wskazać zbyt dużą liczbę samochodów.

Trzecim problemem osiedla są zbyt szerokie drogi, które zachęcają do szybkiej jazdy. Bardzo pozytywnie oceniamy to, że wszystkie drogi oprócz Powstańców Śląskich, Ślężnej, Gajowickiej i Orlej są objęte ograniczeniem prędkości do 30 km/h. Obserwacje w terenie wskazują jednak, że same znaki nie wystarczają. Borek potrzebuje fizycznego uspokojenia ruchu, szczególnie wobec nadchodzącego wzrostu ruchu po otwarciu mostu na Raławickiej. Dlatego wyraźnie rekomendujemy przeprowadzenie procesu konsultacji społecznych, by, uwzględniając głos mieszkańców, zadbać o komfort i bezpieczeństwo pieszych.

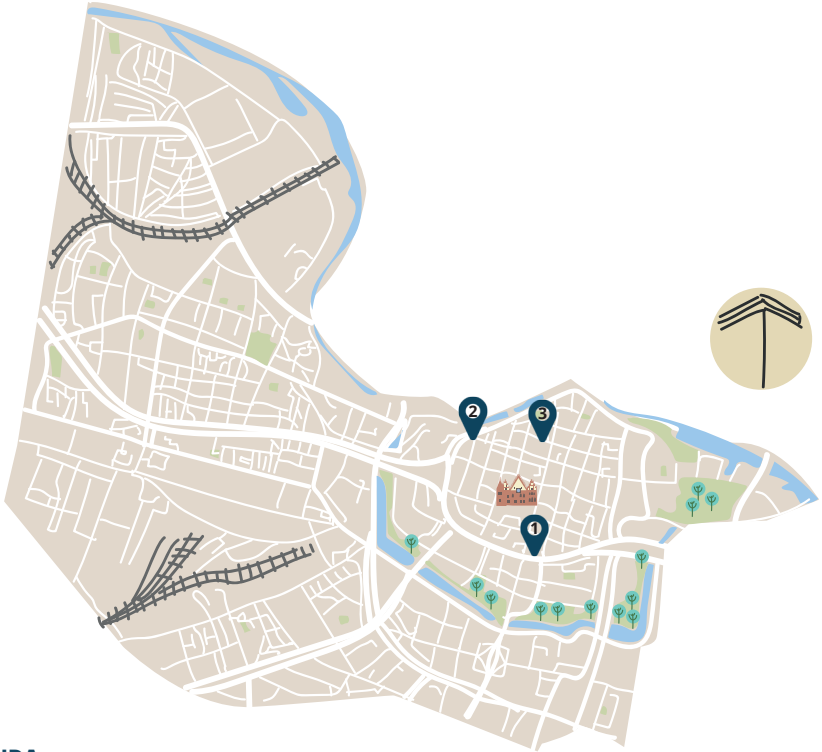
## **PUNKTOWA OCENA OSIEDLA (ŚREDNIA): 3,1/5**

### **BOREK - REKOMENDACJE:**

Stworzenie kompleksowego planu fizycznego uspokojenia ruchu wraz z uporządkowaniem parkowania. Pierwszy etap jego wdrożenia powinien mieć miejsce nie później niż w dzień otwarcia mostu na Raławickiej.



# STARE MIASTO



## LEGENDA



tory kolejowe



siatka ulic



woda



większe tereny zieleni

**1** ul. Kazimierza Wielkiego

**2** ul. Nożownicza

**3** ul. Nowy Świat

## OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OSIEDLA

Stare Miasto to druga najstarsza część Wrocławia po Ostrowie Tumskim (zasiedlonym w IX-X w.), o początkach sięgających XIII w. Jego centralną częścią jest duży plac zwany Rynkiem i szachownicowa siatka ulic. Osiedle Stare Miasto obejmuje także historyczne Nowe Miasto, położone na wschód od obecnej ul. Kraińskiego, oraz Ostrów Tumski. Powierzchnia Starego Miasta wynosi prawie 2 km<sup>2</sup>, czyli niecałe 200 ha.

Z uwagi na swój rodowód, na Starym Mieście przeważają dość wąskie brukowane ulice: jezdnie mają od ok. 3 m (ul. Garbary, Św. Wita) do ok. 7,5 m szerokości (Ofiar Oświęcimskich), a pasy drogowe – jezdnie + chodniki – od ok. 5 m (ul. Św. Wita, Psie Budy) do 12 m (Ofiar Oświęcimskich). Jest też kilka ulic o wyjątkowo szerokich pasach drogowych – ok. 16-17 m – na ul. Szajnochy i Oławskiej, i nieco mniej na ul. Wita Stwosza – ok. 14,5 m szerokości.

Na niemal wszystkich ulicach, prócz tych najwęższych jak Św. Wita, Krowiej, Garbary oraz tych wyłączonych z ruchu, dopuszczone jest parkowanie samochodów, częściowo odbywa się ono nielegalnie na chodniku. Legalne miejsca parkingowe są wyznaczone tylko w jezdni, jednak wąskie staromiejskie chodniki niekoniecznie pozwalają na swobodną i wygodną komunikację pieszą.

Ważnym historycznym wydarzeniem dla Starego Miasta (jak i całego Wrocławia) była obrona Festung Breslau, w czasie której duża część zabudowy została zburzona. To z kolei zaowocowało zmianami układu urbanistycznego w czasach Polskiej Republiki Ludowej: o ile kamienice w Rynku zostały odbudowane, o tyle na niektórych ulicach dochodzących do Rynku czy na placu Nowy Targ wybudowano współczesne bloki. Nierzadko przecięły one historyczne ulice (np. Łaciarską, Ofiar Oświęcimskich), ale też spowodowały likwidację części z nich (środkowa uliczka w północnej pierzei pl. Nowy Targ). Współcześnie ulice znajdujące się na tych terenach dają możliwość przejścia pieszo, jednak nie wszędzie poradzą sobie niepełnosprawni - z powodu schodków lub krawężników. W niektórych miejscach bloki stanęły prostopadle do historycznych ulic, pozabiając je pierzei (np. w części ul. Szewska, Kotlarska).

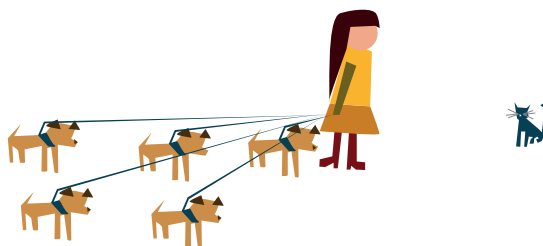
Ostatnią dużą zmianą wprowadzoną na Starym Mieście, burzącą jego historyczny układ urbanistyczny, była budowa trasy W-Z, łączącej wschód z zachodem Wrocławia. W miejsce dwóch wąskich ulic i kamienic pojawiło się wydzielone torowisko tramwajowe i po 3 pasy dla samochodów w obu kierunkach. Zaowocowało to także przeniesieniem ruchu pieszego do przejścia podziemnego w ciągu ul. Świdnickiej.

Jeszcze do połowy lat 90. XX w. na część Rynku można było wjechać autem, funkcjonował tu także parking, a nawet stacja benzynowa (do lat 70. XX w., obok pomnika Aleksandra Fredry).

Gęstość zaludnienia na większej części Starego Miasta jest wysoka - wynosi powyżej 5 tys., a w niektórych kwartałach nawet powyżej 10 tys. osób na km<sup>2</sup> (maksymalnie 25 tys. osób na km<sup>2</sup>)<sup>5</sup>. Przy czym średnia gęstość zaludnienia dla całego Wrocławia wynosi 2160 os./km<sup>2</sup>.<sup>6</sup>

Rynek wraz z przyległymi ulicami jest stworzony do ruchu pieszego – małe odległości, sklepy, lokale usługowe, gastronomia, budynki uczelni, hotele i biurowce – wszystko obok siebie. W podobnie starych miastach jak Wrocław, ich centra są zazwyczaj niemal w całości wyłączone z ruchu samochodów, na wąskich uliczkach nie parkują auta, tylko toczy się życie, głównie towarzyskie (tak wygląda np. centrum Strasburga).

Na Starym Mieście z ruchu aut, poza Rynkiem i połową placu Solnego (od 2011 r.), są wyłączone: ul. Oławska, Świdnicka (częściowo), Szewska (niestety, zakaz tam bywa często łamany), Kuźnicza, Więzienna, Jatki oraz plac Nowy Targ. Jednak większość ulic nadal przenosi ruch samochodowy i jest zajęta przez miejsca parkingowe (np. ulice Kiełbaśnicza, Nożownicza, Odrzańska, Kotlarska). Na najwęższych ulicach parkować się nie da, więc pełnią funkcję ulic dojazdowych.



<sup>5</sup> Dane dla roku 2014 z mapy dostępnej na <http://gis.um.wroc.pl>.

<sup>6</sup> <http://geoportal.wroclaw.pl/www/dok/ma-2013-char-obszaru.pdf>



## Ulica Kazimierza Wielkiego

To największa arteria przebiegająca przez Stare Miasto. Ma zmienną szerokość: jezdnie wraz z torowiskiem mają od ok. 26,5 m szerokości przy ul. Leszczyńskiego do ok. 39 m szerokości pod Kinem Nowe Horyzonty, zaś cały pas drogowy ma od ok. 41 do aż 62 m szerokości. Jezdnie Kazimierza Wielkiego mają różną liczbę pasów ruchu: na jezdni południowej od 4 pod kinem KNH, przez 3 przed dużymi skrzyżowaniami, do 2 na pozostałych odcinkach, a na jezdni północnej przez większość trasy występują po 3 pasy ruchu, więcej jest tylko na odcinku od ul. Krupniczej do Ruskiej - dwa pasy. Pasy drogowe również mają zmienną szerokość – od 2,8 m do 3,35 m. Węższe występują głównie tam, gdzie wyznaczono w jezdni pasy dla rowerów, czyli na południowej jezdni od ul. Ruskiej do ul. Świdnickiej i przy wlocie w Oławską, ale miejscami zwężają się też pasy na jezdni północnej. W tym roku (2016) również na niej będą wyznaczane pasy dla rowerzystów, więc pasy ruchu dla aut zostaną nieznacznie zmniejszone.

Skrzyżowanie z ul. Świdnicką od dawna nie przenosi ruchu samochodów w ciągu Świdnickiej, która na odcinku od Rynku do ul. Heleny Modrzejewskiej jest deptakiem. Do tej pory, od wybudowania trasy W-Z w latach 70 XX w., istniało tam przejście podziemne dla pieszych. Z okazji obchodów Europejskiej Stolicy Kultury władze miasta postanowiły przywrócić pieszym przejście naziemne w ciągu ulicy Świdnickiej. W pierwszej połowie lutego 2016 r. zostało również otwarte przejście podziemne, w którym miała funkcjonować mała galeria sztuki. Zostało ono jednak pozbawione dojść



na przystanki tramwajowe.

Jeszcze kilka lat temu mówiło się o konieczności wyeliminowania z Kazimierza Wielkiego tranzytu międzydzielnicowego i zwężeniu jezdni. Od jakiegoś czasu nikt w magistracie do tych planów nie wraca (zrezygnowano nawet z wyznaczenia na jezdni północnej buspasa na skrajnym pasie z dopuszczeniem ruchu rowerowego).



**fot. 33 Ulica Kazimierza Wielkiego** (autor: Aleksandra Zienkiewicz)



**fot. 34 Ulica Kazimierza Wielkiego** (autor: Aleksandra Zienkiewicz)

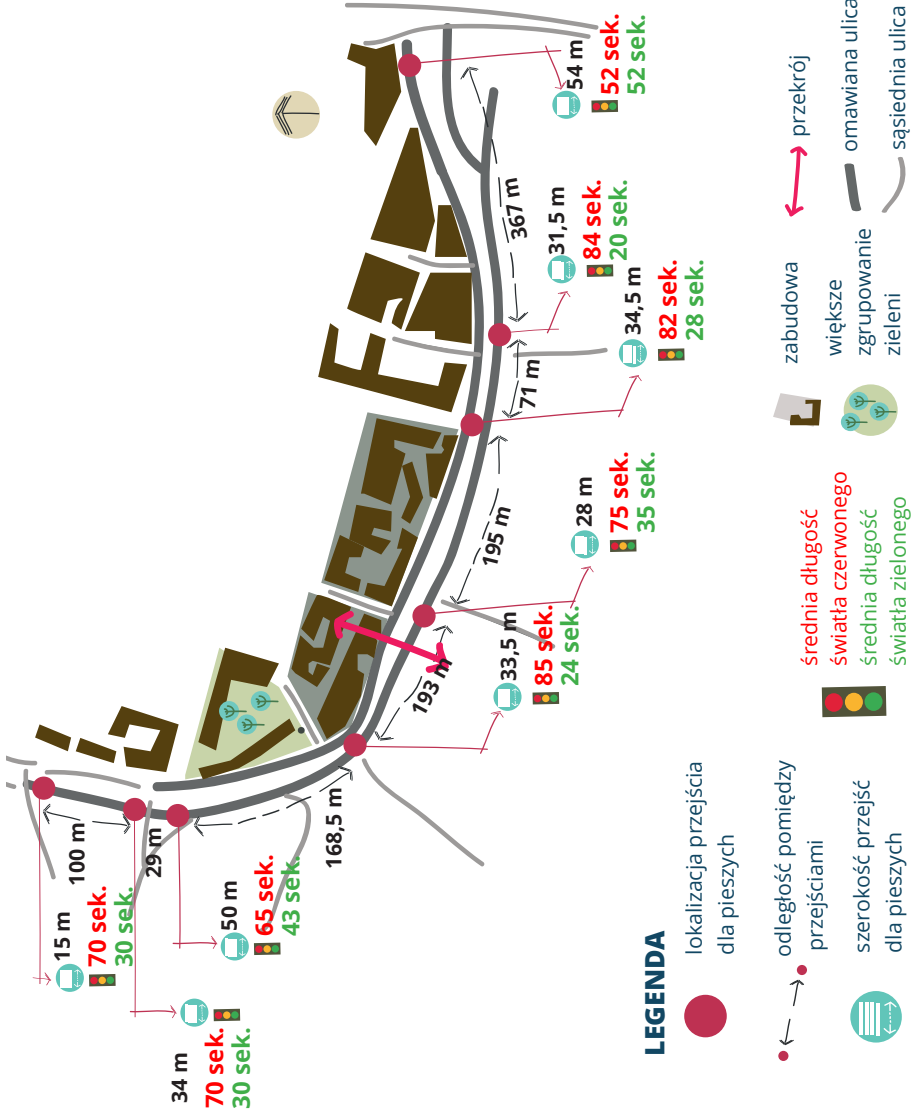




1,2 km / ok. 16 MIN.

## CHARAKTER ULICY

- Największa arteria przebiegająca przez Stare Miasto,
- Tzw. trasa W-Z, łącząca wschód z zachodem miasta, przez co jest ważną drogą dla tranzytu międzydzielnicowego.



## LEGENDA

- lokalizacja przejścia dla pieszych
- ← → odległość pomiędzy przejściami
- szerokość przejść dla pieszych
- średnia długość
- światła czerwonego
- średnia długość
- światła zielonego
- ▭ zabudowa
- ▭ większe zgrupowanie zieleni
- ↔ przekrój
- ▭ omawiana ulica
- ▭ sąsiednia ulica

## MIERNIKI:

### Hałas: (poziom 2)

Ulica Kazimierza Wielkiego, jak i całe Stare Miasto, leży w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, gdzie normy hałasu są najmniej wyśrubowane. Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku dla całej doby w przypadku hałasu drogowego wynosi 70 dB, a dla pory nocnej - 65 dB. Na całej długości Kazimierza Wielkiego natężenie hałasu wynosi 70-80 dB (przekroczenia o 5-10 dB zarówno w stosunku do normy dla całej doby ( $L_{DWN}$ ), jak i dla pory nocnej ( $L_N$ )<sup>7</sup>). Głównym źródłem hałasu jest ruch samochodowy, częściowo też tramwajowy.

### Zieleń: (poziom 2)

Na ul. Kazimierza Wielkiego prawie nie ma zieleni. Występuje miejscowo - głównie jako trawniki lub zwarte niskie krzewy. Na ponad kilometrowej drodze szczególnie brakuje dużych drzew. Pojedyncze okazy występują wzdłuż jezdni północnej (głównie na odcinku Psich Bud). Nowe planowe nasadzenia wprowadzono na placu przed Infopunktem Barbara (formowane w sześciiany lipy).

### Ciągi piesze: (poziom 4)

Wzdłuż całej ul. Kazimierza Wielkiego, po obu jej stronach, są chodniki (z wyjątkiem krótkiego odcinka na wschodniej części ulicy, przy południowej jezdni, wzdłuż pl. Św. Krzysztofa). Mają częściową zniszczoną nawierzchnię (asfalt, płyty kamienne, kostka kamienna), zróżnicowaną nawierzchnię i zmienną szerokość (od 2,25 m na zachód od ul. Gepperta do prawie 6 m na odcinku od ul. Ruskiej do Kina Nowe Horyzonty). Na większości długości Kazimierza Wielkiego, zarówno wzdłuż jezdni północnej, jak i południowej, chodniki można określić jako szerokie (4-6 m) lub dość szerokie (2,5-4 m). Parkowanie na chodnikach jest zakazane lub uniemożliwione (krzewy, słupki) poza częścią ulicy od ul. Widok do Wierzbowej oraz poza zatoką parkingową pod budynkiem NBP. Parkowanie w jezdni na Kazimierza Wielkiego nie występuje. Po tym, jak wy-

<sup>7</sup> Te i kolejne dane dot. hałasu za mapą akustyczną na <http://gis.um.wroc.pl>.

budowano przejścia dla pieszych przy ul. Zamkowej oraz wzdłuż ulicy Świdnickiej, przekroczyć Kazimierza Wielkiego jest względnie łatwo. Brakuje jednak: przejścia wzdłuż południowej jezdni przez łącznik Kazimierza Wielkiego z Wierzbową (a dalej chodnika przy kościele, przy pl. Św. Krzysztofa), jednego przejścia na skrzyżowaniu z ul. Widok i Szewską po jego wschodniej stronie (jedyne brakujące przejście na tym skrzyżowaniu), przejścia przy Kinie Nowe Horyzonty, gdzie prowadzi najkrótsza droga na przystanki tramwajowe oraz przejścia z tych przystanków do kolejnych przystanków komunikacji zbiorowej przez ul. Ruską (to ostatnie przejście prawdopodobnie powstanie). O innych brakujących przejściach na węźle przesiadkowym Rynek można przeczytać w opracowanym przez Akcję Miasto Raporcie o ruchu pieszym we Wrocławiu<sup>8</sup>. Na Kazimierza Wielkiego nie ma problemów z krawężnikami. Tylko w jednym miejscu są nieobniżone: przy Ofiar Oświęcimskich. Pozostałe są obniżone (choć nie wszystkie do poziomu 0 cm), a większość wyposażona jest też w płytki "stop" dla osób niedowidzących i niewidomych. Mimo tego, że infrastruktura dla pieszych na ulicy Kazimierza Wielkiego jest dość dobra, to jednak chodzi nią mało ludzi. Prawdopodobnie przyczyna leży więc w dużym hałasie i tranzytowym charakterze ulicy.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 3)**

W ciągu ul. Kazimierza Wielkiego, mierzącej 1,2 km długości, znajduje się pięć dużych skrzyżowań (z ul. Oławską, Bł. Czesława i Piotra Skargi, z ul. Widok i Szewską, z ul. Krupniczą, z ul. Ruską i z ul. Św. Mikołaja). Poza tym występują trzy mniejsze skrzyżowania - z ul. Leszczyńskiego, Gepperta i Zamkową, pozwalające włączyć się do ruchu na danej jezdni (bez możliwości wjechania na przeciwną). Ul. Kazimierza Wielkiego jest najważniejszą ulicą w mieście, umożliwiającą docieranie z zachodu na wschód miasta (i odwrotnie), występuje na niej dużo większy ruch niż na równoległym Podwalu lub ul. Kościuszki czy Piłsudskiego. Również ruch tramwajowy jest na niej bardzo duży. Na dłuższym odcinku jeżdżą nią linie: 3, 4, 10, 23, 33, na krótszym (od Nowego Świata do Krupniczej): 3, 6, 7, 10, 14,

<sup>8</sup> <http://www.akcjamiasto.org/pieszy-wroclaw/raport-o-ruchu-pieszym-we-wroclawiu/>

15, 20, 23, 24, 33. Mimo że ulica pełni funkcję głównie tranzytową, to znajdują się przy niej lokale gastronomiczne (np. Nietota, Gra-ciarnia), a także sklepy (spożywcze i z odzieżą) i lokale usługowe (np. biuro podróży, gabinety dermatologii estetycznej).

#### **Parkowanie: (poziom 4)**

Legalne parkowanie występuje obecnie tylko w dwóch miejscach: przy południowej jezdni od ul. Widok do Wierzbowej (miejsca wyznaczone na chodniku) oraz w zatoce parkingowej pod budynkiem NBP. Przyuliczna zieleń jest zadbane i nie rozjechana przez samochody. W najbardziej newralgicznych miejscach zamocowano słupki (głównie południowa jezdnia). Tam czasem zdarzają się nielegalnie zaparkowane pojazdy (wjeżdżają przez luki w słupkach lub poprzez ich staranowanie - głównie okolice hotelu Europeum). Bezpośrednio przy Kazimierza Wielkiego znajduje się parking wielopoziomowy Centrum Szewska; z kolei ul. Zamkowa została zamieniona na wjazd z parkingu podziemnego pod Narodowym Forum Muzyki.

#### **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3/5 PKT**

##### **PROBLEMY ULICY:**

- Duża liczba samochodów w ruchu, eliminująca możliwość bycia przez K. Wielkiego ulicą "spacerową", przyjemną do chodzenia,
- Duży niedobór zieleni wysokiej, która poprawiłaby mikroklimat i zwiększyła estetykę,
- Nielegalne parkowanie na chodniku (nie zdarza się jednak na-gminnie, a wiele miejsc też jest chronionych przed tym przez słupki czy krzewy),
- Duży odczuwalny hałas,
- Brak pełnej bezpiecznej infrastruktury dla rowerzystów,

- Brakujące przejścia dla pieszych,
- Charakter "przelotówki",
- Zbyt szeroka w stosunku do wysokości zabudowy,
- W przekroju ulicy najwięcej miejsca zajmuje infrastruktura dla samochodów,
- Niespójna nawierzchnia chodników, miejscami zbyt wąskie chodniki.

### **REKOMENDACJE DLA ULICY KAZIMIERZA WIELKIEGO:**

- Nieznaczne skrócenie cykli sygnalizacyjnych na skrzyżowaniach - będą one sprzyjać krótszemu oczekiwaniu na zielone przez pieszych, przyczynią się do poprawy ruchu tramwajów,
- Zwężenie jezdni poprzez zmianę liczby pasów do dwóch w każdą stronę (tam, gdzie obecnie jest ich więcej) i zwężenie samych pasów (nawet do 2,7 m, a na skrajnych, gdzie jeździ autobus, do 2,8 m),
- Poszerzenie chodników, szczególnie w newralgicznych miejscach, gdzie ich szerokość jest mała, a także tam, gdzie potencjalnie mogą znaleźć się ogródki gastronomiczne,
- Budowa bezpiecznych dróg rowerowych (zamiast pasów lub tzw. sierżantów),
- Wymiana nawierzchni chodników na całej długości ulicy po obu jej stronach tak, by była spójna, wygodna i wysokiej jakości,
- Nasadzenia zieleni wysokiej - docelowo dużych drzew, które optycznie zmniejszą szerokość ulicy, dadzą dużą ilość masy zielonej i pożądanego latem cienia + nasadzenia zieleni niskiej i średnio-



wysokiej,

- Wszystkie nasadzenia powinny wynikać z jednego kompleksowego projektu,
- Budowa brakujących przejść dla pieszych (od ul. Widok do Szewskiej, na i pomiędzy przystankami Rynek; do przeanalizowania możliwość wyznaczenia drugiego przejścia od Krupniczej w kierunku Szajnochy),
- Wyposażenie ulicy w małą architekturę (jednorodną dla całej trasy),
- Zmiana krawędzi ulicy przy narożniku Ruska/Kazimierza Wielkiego (południowo-zachodnia część skrzyżowania), zwężenie ulicy, likwidacja wysepki i poszerzenie chodnika w tym miejscu, a także: wykreowanie placu z zielenią lub, alternatywnie, zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zabudowa tego narożnika (działki gminne i Skarbu Państwa w zarządzie, użytkowaniu przez gminę),
- Zabudowa działki przy kościele ewangelickim (nr 29b) przy południowej jezdni K. Wielkiego, umiejscowienie w parterze handlu/usług (działka gminna).

Powyższe rozwiązania powinny sprzyjać realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności tak, by w centrum miasta rzeczywiście priorytet miały ruch pieszy, rowerowy i komunikacji zbiorowej. Ulica powinna zyskać bardziej śródmiejski niż tranzytowy charakter, a także mieć spójną oprawę estetyczną, co podniesie jej rangę i odbiór społeczny. Wiele dobrych zmian na Kazimierza Wielkiego już się dokonało (częściowo wykonana infrastruktura dla rowerzystów, nowe przejście dla pieszych przy Zamkowej, przejście naziemne w ciągu ul. Świdnickiej) i w tym kierunku jako miasto powinniśmy podążać.





**fot. 35 Stan obecny (szer. ulicy 40 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 36 Proponowane zmiany, wariant 1 (szer. ulicy 40 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 37 Proponowane zmiany, wariant 2 (szer. ulicy 40 m)** (<http://streetmix.net>)





## Ulica Nożownicza

Ulica Nożownicza została wytyczona już w średniowieczu. Jej nazwa też wywodzi się z tego okresu. Wtedy nożownikami nazywano rzemieślników, którzy wytwarzali noże i nożyczki. Ulica ma niecałe 440 m długości, przebiega równoleżnikowo.

Wzdłuż ul. Nożowniczej znajdują się zarówno kamienice, jak i bloki z lat 60. i 70. XX w., a także plomby z przełomu lat 80. i 90. Jest też jedna, wciąż niezabudowana, wyrwa pomiędzy ul. Więzienną a Kuźniczą. Duża działka, rozciągająca się od Kotlarskiej do Nożowniczej, należy to Uniwersytetu Wrocławskiego i służy za parking terenowy.

Szerokość pasa drogowego jest na Nożowniczej zmienna:

- przy Odrzańskiej - 10 m,
- przy parkingu terenowym między Więzienną a Kuźniczą - 14 m,
- pod Instytutem Filologii Angielskiej Uniwersytetu Wrocławskiego - 11 m,
- przy Szewskiej - 12,5 m,
- przy Łaciarskiej - 10 m,
- przy Jodłowej - niecałe 8 m.

Szerokość jezdni (wraz z miejscami postojowymi) jest niemal jednakowa na całej ulicy:

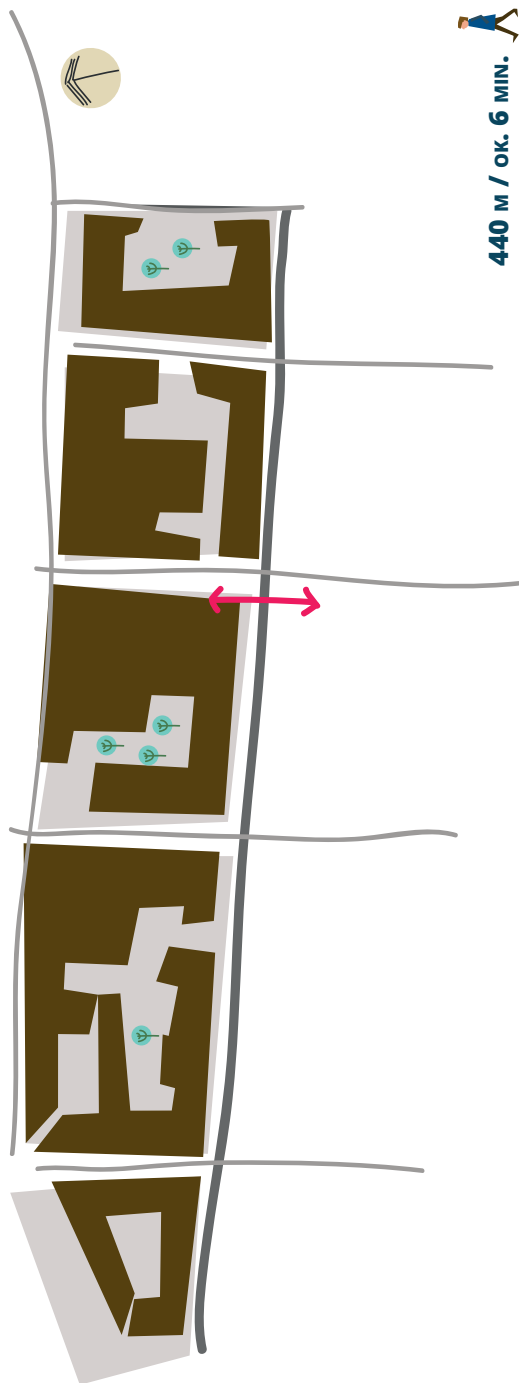
- od Odrzańskiej do Szewskiej - powyżej 5 m (5,2 do 5,5 m),

- od Szewskiej do Jodłowej - niecałe 5 m.

Zmienna jest też szerokość chodnika: od ok. 1,5 m w okolicach Łaciarskiej, przez 2,2 m między Odrzańską a Więzienną (po jednej stronie, gdzie są słupki, szerokość chodnika faktyczna o ok. 50 cm mniejsza), do ok. 3,5 m pod blokami między Kuźniczą a Szewską. Na ul. Nożowniczej znajdują się lokale gastronomiczne, szczególnie na jej części od Odrzańskiej do Więziennej. Dwa lokale znajdują się także między Szewską a Łaciarską. Na tym odcinku znajdują się też usługi, np. druk wielkoformatowy oraz sklepy, np. z rajstopami, czy kiosk (przy skrzyżowaniu z Szewską). Część lokali (między Szewską a Łaciarską) stoi pusta.



**fot. 38 Ulica Nożownicza** (autor: Aleksandra Zienkiewicz)



440 m / ok. 6 min.

## CHARAKTER ULICY

- Jedna z wielu wąskich ulic Starego Miasta,
- Przy ulicy znajdują się głównie budynki mieszkalne z różnych okresów historycznych, jest też sporo lokali gastronomicznych.



zabudowa

większe  
zgrupowanie  
zieleni

przekrój

## LEGENDA


 omawiana ulica


 sąsiednia ulica

## **MIERNIKI:**

### **Hałas: (poziom 4)**

Na Nożowniczej nie są przekroczone normy hałasu dla zabudowy śródmiejskiej w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców ani dla całej doby, ani dla pory nocnej. Hałas drogowy wynosi na większej części ulicy od 60 do 65 dB, miejscami jest to 65-70 (przy Odrzańskiej i przy Szewskiej), nocą - od 55 do 60 dB, a miejscami - 50-55 dB.

### **Zieleń: (poziom 2)**

Na Nożowniczej brakuje urządzonej zieleni. Ta, która istnieje, wydaje się dość przypadkowa (drzewo przy parkingu terenowym, krzewy i trawnik przed blokiem przy Szewskiej po południowej stronie ulicy, drzewa w okolicy Szewskiej).

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

Ul. Nożowniczą na całej długości obejmuje strefa Tempo30, za wyjątkiem odcinka od ul. Kuźniczej do Szewskiej, który mieści się w strefie zamieszkania o ograniczeniu prędkości do 20km/h. W związku z tym nie ma żadnych wytyczonych przejść dla pieszych w obrębie tej ulicy - można przechodzić w każdym miejscu, trzymając się zasad ruchu drogowego. Na Nożowniczej nie ma problemu z krawężnikami - przy skrzyżowaniach, ale także w innych miejscach, są one obniżone, niestety nie do poziomu 0 cm. Nawierzchnia chodników jest różna - na części ulicy występują stare płyty granitowe z opaskami z małej kostki kamiennej (czasem mała kostka jest też pomiędzy kolejnymi płytami), w niektórych miejscach są nowe płyty granitowe z opaskami jedynie przy brzegach (już za słupkami), a w innych przeważa drobna kostka kamienna. Stara nawierzchnia, przeważająca na Nożowniczej, nie jest wygodna dla pieszych, a szczególne kłopoty może sprawiać niepełnosprawnym i osobom z ograniczoną sprawnością ruchową. Jezdnię pokrywa poniemiecka kostka brukowa, w niektórych miejscach pozapadana i łatana asfaltem. Są miejsca, gdzie odwodnienie nie działa dobrze i powstają kałuże w niedalekim sąsiedztwie studzienki kanalizacyjnej

(np. na wschód od Szewskiej, po południowej stronie ulicy).

## **Duże arterie i skrzyżowania**

Nie dotyczy

### **Parkowanie: (poziom 4)**

Ruch samochodowy na ul. Nożowniczej jest jednokierunkowy i prowadzi z zachodu na wschód (od Odrzańskiej do pl. Nowy Targ, a przez Jodłową do pl. Nankiera). Na niemal całej długości ulicy dopuszczone jest parkowanie - ze względu na jej szerokość zazwyczaj tylko po jednej stronie. Wyjątkiem jest odcinek między Więzienną a Kuźniczą, gdzie znajduje się pusta działka i parking terenowy. Tam po północnej stronie ulicy jest dopuszczone parkowanie w jezdni równoległe, a po południowej stronie miejsca są wyznaczone na chodniku, również równoległe. Tam, gdzie parkowanie nie jest dopuszczone, najczęściej chodnik chronią słupki (niestety zabierając pieszym po kilkadziesiąt centymetrów szerokości traktu). Jedynym odcinkiem, gdzie słupków nie ma i nie można parkować wcale, pod groźbą wywiezienia auta na lawecie, jest odcinek między Łaciarską a Jodłową. Występują tam węższe chodniki niż na reszcie ulicy. Niestety auta parkują na nich nielegalnie (choć tuż obok funkcjonuje podziemny parking pod pl. Nowy Targ).

**PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3,25/5 PKT**

### **PROBLEMY ULICY:**

- Zbyt wiele samochodów w bezruchu / miejsc postojowych,
- Niewygodna nawierzchnia chodników,
- Zbyt wąskie chodniki,
- Brak parterów usługowych w blokach między Kuźniczą a Szewską i częściowo między Szewską a Łaciarską,
- Brak lokali użytkowych w części kamienic i bloków,
- Brak zieleni urządzonej.

## REKOMENDACJE DLA ULICY NOŻOWNICZEJ:

- Ujednolicenie nawierzchni chodników, priorytetem powinna być ich wygoda dla użytkowników,
- Likwidacja parkowania przynajmniej na fragmentach ulicy (docelowo na całej), szczególnie: od Odrzańskiej do Więziennej i od Szewskiej do Jodłowej,
- Ujednolicenie nawierzchni i poziomu ulicy dla całej jej szerokości na odcinkach ze zlikwidowanym parkowaniem - wprowadzenie wóznika (podwórca miejskiego),
- Wprowadzenie zieleni urządzonej, szczególnie powinna ona towarzyszyć ogródkom gastronomicznym,
- Zabudowanie parterów bloków (obecnie służą za dodatkowe miejsca parkingowe, a mogłyby tam powstać lokale gastronomiczne albo handlowe, ożywiając ulicę, z korzyścią również dla ich mieszkańców - zysk z czynszów),
- Zabudowanie dużej pustej działki między Więzienną a Kuźniczą (ulica zyska utraconą pierzeję, pojawiają się nowe lokale użytkowe),
- Odnowienie elewacji bloków (które, jeśli zostanie odpowiednio przeprowadzone, podniesie estetykę ulicy)<sup>9</sup>.

Nożownicza ma potencjał - świadczą o tym różnego rodzaju lokale gastronomiczne (sushi bar, dania z pieca, lodziarnia, dwie knajpki wegańskie), ponadto stanowi jedno z dojść na pl. Nowy Targ. Jest także bardzo różnorodna pod względem architektonicznym. Uporządkowanie jej przestrzeni, oddanie większej jej części pieszym oraz pod ogródki gastronomiczne (tam, gdzie obecnie nie mogą się pojawić), a także zwiększenie zasobu lokali użytkowych, przyciągnie do niej więcej osób i zachęci do zatrzymania się na dłużej.



<sup>9</sup> Pozytywne przykłady, również z Nożowniczej: <http://tumw.pl/powojenne-bloki-cz-3-do-bre-wzorcowe-modernizacji/>, dostęp: 29.02.2016





**fot. 39 Stan obecny (szer. ulicy 13,5 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 40 Propozycja zmian, wariant 1 (szer. ulicy 13,5 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 41 Propozycja zmian, wariant 2 (szer. ulicy 13,5 m)** (<http://streetmix.net>)





## Ulica Nowy Świat

Ulica Nowy Świat jest przedłużeniem Kazimierza Wielkiego w stronę Odry i ul. Grodzkiej. Biegnie od skrzyżowania ze Św. Mikołaja do Mostów Pomorskich. Ma ok. 380 m długości. Na odcinku od Św. Mikołaja do Łaziennej ul. Nowy Świat przebiega tylko w jednym kierunku: z północnego-wschodu na południe. Jezdnia w przeciwnym kierunku na tym odcinku to Białoskórnicza.

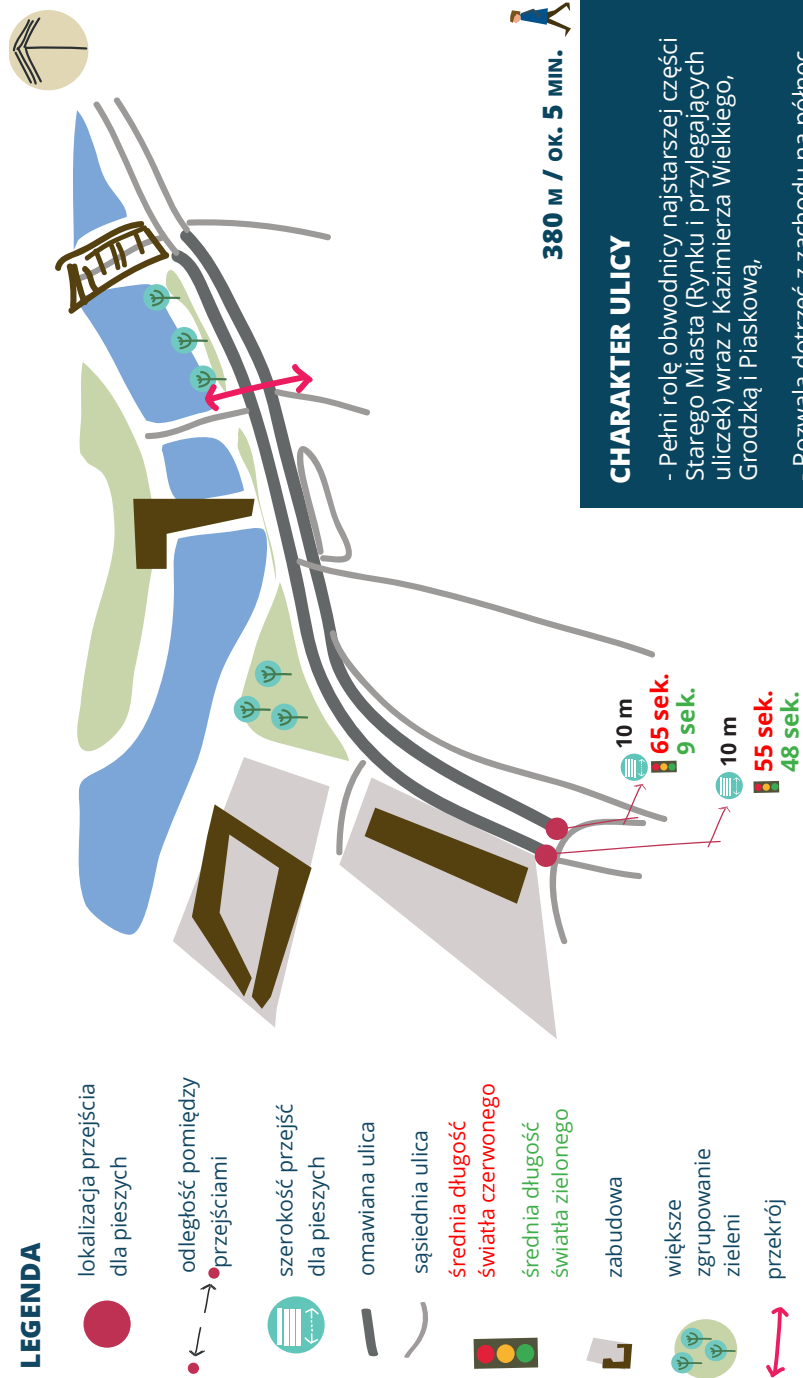
Chociaż w systemie transportowym miasta pełni mniejszą rolę niż Kazimierza Wielkiego, jej pas drogowy na odcinku z Białoskórniczą jest bardzo szeroki. Wynosi ponad 50 m szerokości, a bliżej Łaziennej - już ok. 37,5 m. Na pozostałym odcinku pas drogowy ma 22-23 m szerokości, wężiej jest tylko przy wlocie Kiełbańniczej (ok. 17 m), szerzej przy samym skrzyżowaniu z Pomorską - ok. 42 m.

Jezdnie wraz z torowiskiem mają ok. 40 m przy ul. Św. Mikołaja, następnie zwężają się do 31 m szerokości na odcinku, gdzie biegnie ul. Białoskórnicza. Dalej jest wężej: szerokość jezdni z torowiskiem waha się od ok. 14 do ok. 17 m szerokości. Nowy Świat ma po dwa pasy dla samochodów w każdym kierunku na odcinku od Św. Mikołaja do Łaziennej (na jezdni północnej ten odcinek jest o ok. 81 m dłuższy w kierunku mostu Pomorskiego, a na południowej - czyli Białoskórniczej - o ok. 45 m krótszy) oraz przy skrzyżowaniu z Pomorską i Odrzańską. Poza tym ma po jednym pasie do jazdy w każdym kierunku. Pasy ruchu są na Nowym Świecie szerokie - zwykle mają 3,2 m, ale w niektórych miejscach jest to ok. 3,5 m, a nawet 3,85 m czy 4 m (jezdnia północna).

Wzdłuż jezdni północnej prawie nie ma budynków - przy skrzyżowaniu ze Św. Mikołaja znajduje się nowo postawiony biurowiec Nicolas, a obok blok mieszkalny. Przy ul. Cieszyńskiego znajduje się Arsenał Miejski, a nad Odrą - dawna apteka kompleksu szpitala im. Babińskiego. Mniej więcej w połowie drogi między nią a Mostami Pomorskimi stoi elektrownia wodna (proj. Max Berg). Z turystycznego punktu widzenia przy ul. Nowy Świat znajdują się więc bardzo ciekawe budynki.



**fot. 42 Ulica Nowy Świat** (autor: Aleksandra Zienkiewicz)



## **MIERNIKI:**

### **Hałas: (poziom 3)**

Na Nowym Świecie normy hałasu dla zabudowy śródmiejskiej w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców są przekroczone nieznacznie - miejscowo do 5 dB (średnia całodobowa). Podobnie jest dla pory nocnej, choć miejsc przekroczeń jest nieco mniej. Hałas drogowy wynosi na większej części ulicy 70-75 dB, nieco więcej bliżej Mostów Pomorskich - powyżej 75 dB, nocą - od 65 do 70 dB.

### **Zieleń: (poziom 4)**

Przy ul. Nowy Świat znajduje się dość dużo zieleni: wzdłuż torowiska i pomiędzy dwoma jezdniami Białoskórniczej na długości od Św. Mikołaja do Łaziennej rośnie zieleń niska i niewielkie drzewa. Na tym samym odcinku zieleń niska znajduje się także pod blokiem mieszkalnym po zachodniej stronie. Wzdłuż Odry biegną trawniki i rosną drzewa, a bliżej Arsenału także krzewy. Między Łazienną a Rzeźniczą jest wysepka z zielenią niską i instalacją "Krzesło Kantora". Na prywatnej pustej działce między Rzeźniczą a Kiełbaśniczą jest mały parking terenowy, otoczony dużą ilością krzewów. Rośnie tam też kilka mniejszych drzew. Mały zieleniec z drzewami jest także przy skrzyżowaniu z Pomorską i Odrzańską.

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

Chodniki na Nowym Świecie mają różną szerokość - zazwyczaj od ok. 2,2 m do ok. 3,2 m. Występują jednak lokalne przewężenia - przy skrzyżowaniu Białoskórniczej i Łaziennej (do nienormatywnej szerokości 85 cm), na wysokości hotelu Best Western przy skrzyżowaniu z Kiełbaśniczą (do 2 m, ale światło przejścia jest mniejsze z uwagi na słupki). Lokalnie chodniki też są szersze - wzdłuż jezdni północnej mają w niektórych miejscach ok. 3,5 m, a na fragmencie Łaziennej od Białoskórniczej do Rzeźniczej, gdzie przebiega ciąg pieszy - ok. 3,8 m. Nawierzchnia chodników jest różna - wzdłuż jezdni północnej dominuje polbruk, wzdłuż południowej głównie występują kamienne płyty z opaskami z małej kostki kamiennej (znajdujące się nie tylko po bokach płyt, ale także pomiędzy nimi, co

sprawia, że nawierzchnia jest niewygodna, szczególnie dla wózków dziecięcych, chodzików dla osób starszych, wózków inwalidzkich). Wzdłuż Białoskórniczej spotkamy polbruk. Na całej długości Nowego Świata występuje tylko jedno przejście dla pieszych w poprzek ulicy - przy skrzyżowaniu ze Św. Mikołaja. Przy skrzyżowaniu z Pomorską po stronie Nowego Świata przejścia nie ma, jest dopiero przez Grodzką. Nie tylko tam brak przejścia dla pieszych wydłuża drogę i oczekiwanie na światłach. Przejście powinno być także z Łazienną w stronę Cieszyńskiego. Jego brak wydłuża np. drogę dojścia z Teatru Polskiego na Rzeźniczej do Arsenału o ok. 250 m! Na krótkim odcinku ciąg pieszy wzdłuż ul. Nowy Świat nie jest zachowany - od skrzyżowania Białoskórniczej z Łazienną trzeba podejść do Rzeźniczej i dopiero wzdłuż niej wrócić na chodnik przy Nowym Świecie (chodnika nie ma na wysepce z "Krzeseł Kantora"). Przy istniejących przejściach przy Nowym Świecie krawężniki są obniżone, jednak nie zawsze do poziomu 0 cm. Nowy Świat niewiele oferuje pieszym: nie ma tu żadnych lokali usługowych czy handlowych, gastronomiczne znajdują się tylko tuż przy skrzyżowaniu z Pomorską i Odrzańską. W jednym z lokali użytkowych z dużymi przeszkleniami znajduje się biuro architektoniczne. Przy ulicy stoi też jeden zrujnowany, opuszczony budynek (pod adresem Garbary 3-4, który też świadczy o tym, że ul. Nowy Świat została wyznaczona na podobnej zasadzie jak Kazimierza Wielkiego - w miejscu historycznej zabudowy).

## **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 2)**

Znajdują się one na początku i końcu ulicy - czyli skrzyżowanie Nowego Świata ze Św. Mikołaja i Nowego Świata z Pomorską i Odrzańską. Pomiędzy nimi nie ma skrzyżowań, które pozwalałyby przeciąć samochodem czy rowerem ulicę. Można się tylko włączyć do ruchu jezdni południowej (z Rzeźniczej i Kiełbaśniczej) i z jezdni południowej wjechać w Łazienną. Na ul. Nowy Świat występuje w całości wydzielone torowisko tramwajowe. Jeżdżą po nim linie: 6 i 7 (tylko w stronę południa miasta), 14 (tylko na południe), 15, 24 (tylko na północ). Nowy Świat pełni głównie funkcję tranzytową, nie jest to ulica przyjemna do chodzenia i nie porusza się nią wielu ludzi.

### **Parkowanie: (poziom 4)**

Na Nowym Świecie nie ma żadnych miejsc parkingowych. Chodniki zazwyczaj chronione są przed nielegalnym parkowaniem przez słupki lub pasy zieleni. Jedynie ul. Białoskórnicza ma część "wewnętrzną", gdzie są miejsca postojowe.

### **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3,2/5 PKT**

#### **PROBLEMY ULICY:**

- Brak przejść dla pieszych - na wysokości Cieszyńskiego i przy Pomorskiej,
- Tranzytowy charakter ulicy nawet w miejscach, gdzie występuje tylko po jednym pasie ruchu dla aut, zbyt szerokie pasy ruchu w niektórych miejscach,
- Pustka przestrzenna - brakująca pierzeja od Rzeźniczej do Hotelu Best Western, przeskalowana droga na fragmencie od Św. Mikołaja do Łaziennej, budynki po północnej stronie, jeśli istnieją, są mocno oddalone od ulicy,
- Brak lokali usługowych, handlowych, gastronomicznych - pieszy nie ma po co pójść na tę ulicę,
- Brak infrastruktury rowerowej (co może powodować konflikt pieszy-rowerzysta),
- Punktowo zbyt wąski chodnik oraz na prawie całym odcinku Białoskórnicznej,
- Chodnik wzdłuż południowej jezdni od Rzeźniczej do Pomorskiej niewygodny do poruszania się z uwagi na opaski z małej kostki kamiennej łupanej pomiędzy gładkimi płytami kamiennymi.

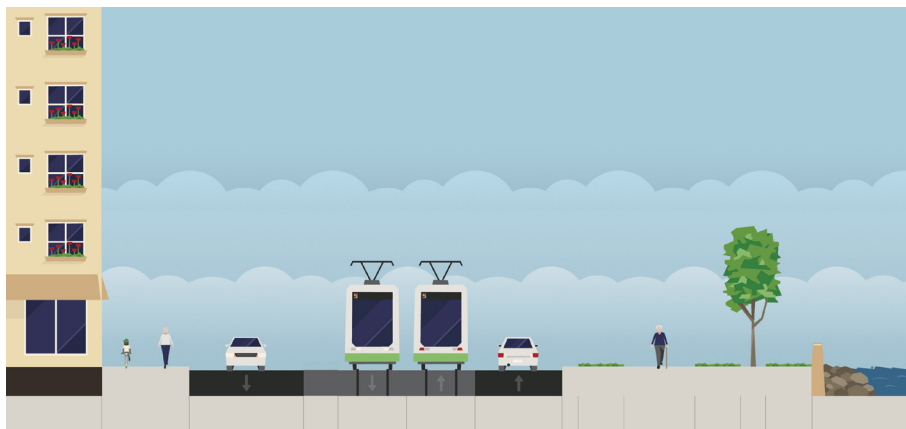
## REKOMENDACJE:

- Wybudowanie brakujących przejść dla pieszych,
- Likwidacja "wąskich gardeł" na chodnikach oraz poszerzenie chodnika przy Białoskórniczej, kosztem części jezdni wewnętrznej,
- Zwężenie pasów ruchu,
- Remont nawierzchni chodników: wymiana polbruku na nawierzchnię zgodną z Katalogiem standardów nawierzchni chodników dla Wrocławia oraz usunięcie opasek z małej kostki łupanej spomiędzy płyt kamiennych i takie ułożenie płyt, by przylegały do siebie,
- Uzupełnienie zieleni wysokiej po północnej stronie drogi,
- Wybudowanie bezpiecznej infrastruktury rowerowej (np. bez tzw. sierżantów, których kierowcy nie dostrzegają, szczególnie kiedy jest korek albo spadnie śnieg),
- Przeznaczenie parterów budynków pod usługi centrotwórcze,
- Zapełnienie pustej działki między Rzeźniczą a Kiełbaśniczą (np. poprzez podjęcie przez władze miasta negocjacji z właścicielem terenu).

Ulica Nowy Świat potrzebuje dość dużych zmian, by być przyjazną dla pieszych, a do tego atrakcyjną. Konieczne są nowe przejścia dla pieszych (szczególnie od Rzeźniczej w stronę Cieszyńskiego), zmniejszenie tranzytowego charakteru ulicy, pojawienie się handlu i gastronomii w parterach. Ulicę pomogłaby ożywić też kładka na Kępę Mieszcząską (ul. Ks. Witolda).







fol. 43 Stan obecny (szer. ulicy 31 m) (<http://streetmix.net>)

## STARE MIASTO - PODSUMOWANIE

Stare Miasto to kulturalne i rozrywkowe serce Wrocławia. Znajduje się też tutaj wiele miejsc pracy (nowe i starsze biurowce), Urząd Miejski, Wojewódzki Sąd Administracyjny, hotele i hostele. Jest to więc cel podróży bardzo dużej liczby osób w różnych porach dnia. Dodatkowo, przez Stare Miasto przebiegają drogi, które łączą różne części miasta, więc odbywa się tędy także ruch tranzytowy międzydzielnicowy. Mimo wielu podjętych prób (w szczególności zamykanie niektórych ulic dla ruchu kołowego, wyłożenie części Rynku gładką kostką granitową, po której wygodniej się chodzi, przywrócenie naziemnego przejścia dla pieszych wzdłuż Świdnickiej), nie można stwierdzić, że Stare Miasto jest w pełni przyjazne dla pieszych, w tym niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Dużymi problemami są: nierówne nawierzchnie ciągów pieszych (w tym niektórych nowych, np. Kuźnicza), brak przejść dla pieszych w takich miejscach jak węzeł przesiadkowy Rynek czy przez Nowy Świat w stronę ul. Cieszyńskiego, w niektórych miejscach zbyt długie cykle świetlne na skrzyżowaniach, skutkujące oczekiwaniem przez pieszego na zielone ok. minuty i więcej<sup>10</sup> lub

<sup>10</sup> Akceptowalna długość oczekiwania przez pieszego wynosi 40 sek. (po tym czasie pieszy jest bardziej skłonny przejść na świetle czerwonym) - źródło: [Pedestrian friendly traffic](#).

niemożność przekroczenia całej ulicy na raz, parkowanie naziemne, zajmujące dużo cennej przestrzeni, która mogłaby być w bardziej atrakcyjny sposób zagospodarowana, zbyt wąskie chodniki na węższych ulicach, zbyt mało zieleni.

**PUNKTOWA OCENA OSIEDLA (ŚREDNIA): 3,2/5 PKT.**

### **STARE MIASTO - REKOMENDACJE:**

Wedle Wrocławskiej Polityki Mobilności w obszarze centralnym najważniejszy ma być ruch pieszy, zaraz po nim komunikacji zbiorowej i rowerowy. Aby ten cel zrealizować, należałoby systematycznie rozwiązywać wymienione w podsumowaniu problemy, w szczególności poprzez zmiany infrastrukturalne. Należy sądzić, że gdy poprawi się jakość infrastruktury pieszej, a także otoczenie będzie bardziej atrakcyjne i zadbane (nie tylko na samym Rynku i obecnych deptakach), to ludzie chętniej będą pokonywali pieszo odcinki np. od przystanku tramwajowego czy parkingu podziemnego do pracy, a Stare Miasto będzie głównie strefą pieszą (z dopuszczonym ruchem samochodów).







**fot. 44 Rynek** (autor: Aleksandra Zienkiewicz)

[lights in towns and villages – a short description, Arbeitskreis Verkehr und Umwelt, Berlin \(1987\), quoted in Baass, op. cit.](#)

# GAJ

## LEGENDA

-  tory kolejowe
  -  woda
  -  większe tereny zieleni
  -  siatka ulic
- 1** ul. Bardzka
  - 2** ul. Świeradowska
  - 3** ul. Krynicka



## OĞÓLNA CHARAKTERYSTYKA OSIEDLA

Osiedle Gaj należy do dzielnicy Krzyki zlokalizowanej w południowej części Wrocławia. Od strony północnej graniczy z osiedlem Huby, od strony południowej z osiedlem Wojszyce, od wschodniej - z Tarnogajem, a od zachodu z osiedlem Borek. Granice osiedla wyznaczają: aleja Armii Krajowej, nasyp kolejowy wzdłuż ulicy Jerzego Kukuczki, ulica Bardzka i ulica Spiska<sup>11</sup>.

Osiedle Gaj niegdyś było wsią, o której po raz pierwszy możemy się dowiedzieć z zapisków pochodzących z 1304 r., jednakże ślady obecności człowieka na tym terenie obecne były już znacznie wcześniej. Nazwa Gaj wywodzi się z topografii miejsca - oznacza mały laszek liściasty bądź kępę drzew, która prawdopodobnie pierwotnie się tu znajdowała. Wieś przez kolejne lata rozwijała się, zwiększając ilość mieszkańców i zabudowy. W 1904 roku Gaj został przyłączony do Wrocławia. W pierwszej połowie XX w., na obszarze obecnie znacznie rozbudowanego osiedla, zabudowa była nieliczna (kilka zabudowań przemysłowych oraz osiedle robotnicze).

<sup>11</sup> <http://www.gaj-osiedle.wroclaw.pl/> (dostęp: 22.02.2016r)

Podczas wojny w 1945 r. obszar uległ poważnym zniszczeniom, jednakże z czasem został ponownie rozbudowany<sup>12</sup>.

W okresie powojennym we Wrocławiu zbudowanych zostało wiele osiedli w technologii wielkopłytywowej, również na Gaju posłużono się tą metodą w celu odbudowy przestrzeni. Największa część osiedla - kwartał pomiędzy ulicami Armii Krajowej, Bardzką, Świeradowską i Borowską - autorstwa Krystyny Chełmickiej, Kazimierza Oziewicza i Andrzeja Wolskiego, powstał pod koniec XX w. Bloki mieszkalne zostały wykonane w typowej dla tego czasu technologii, jednakże, aby przełamać monotony charakter zabudowy z tzw. "wielkiej płyty", na Gaju wykorzystano nieszablonowy, łamany układ budynków, o wypełnionych zielenią wnętrzach urbanistycznych. Budowa osiedla miała miejsce równoległe z burzliwym okresem gospodarczym i ustrojowym, co swoje odbicie miało w jakości wykończeń mieszkań oraz w jakości zagospodarowania terenu.

Osiedle Gaj ma bardzo zróżnicowany charakter zabudowy - oprócz blokowisk można tutaj spotkać zabudowę jednorodziną oraz niską zabudowę wielorodzinną (na południe od ulicy Świeradowskiej). Tego typu zabudowa charakterystyczna jest dla południowej części osiedla, gdzie nadal powstają nowe podobne obiekty.

Na terenie Gaju znajduje się również kompleks Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego im. Jana Mikulicza-Radeckiego (przy ul. Borowskiej). W 2004 roku liczba mieszkańców osiedla wynosiła 19 600<sup>13</sup>.

Osiedle Gaj jest obszarem całkiem dobrze skomunikowanym z pozostałymi częściami miasta, głównie dzięki licznym liniom tramwajowym oraz autobusowym. Na osiedlu szczególnie zadbało również o infrastrukturę rowerową.

---

<sup>12</sup> Antkowiak Z., 1973 "Stare i nowe osiedla Wrocławia" wyd. Zakład Narodowy Im. Ossolińskich s.42-45

<sup>13</sup> dane z: <http://www.gaj-osiedle.wroclaw.pl/>



## Ulica Bardzka

Ulica Bardzka jest jedną z ważniejszych arterii komunikacyjnych Wrocławia, położonych na osi północ-południe. Niegdyś fragment tzw. Szosy strzelińskiej, łączącej Wrocław ze Strzelinem i Ziębicami, stanowi obecnie fragment drogi krajowej nr 395. Ulica ta, o długości 1,6 km, biegnie od skrzyżowania ulic Kamiennej i Hubskiej na północy, do wiaduktu kolejowego, za skrzyżowaniem z aleją Armii Krajowej, gdzie przechodzi w ulicę Buforową. Ulica ta stanowi granicę pomiędzy osiedlami Tarnogaj i Huby na północ od skrzyżowania z aleją Armii Krajowej oraz pomiędzy osiedlami Tarnogaj i Gaj w części południowej.

Ze względu na swoje przeznaczenie oraz szerokości i ilości pasów na jezdniach, ulica Bardzka charakteryzuje się bardzo dużym natężeniem ruchu kołowego, w tym również ruchu pojazdów ciężarowych. Należy jednak przyznać, że po obu stronach jezdni, na całej długości ulicy, znajdują się szerokie chodniki piesze, w bardzo dobrym stanie technicznym, przeplatane licznymi zieleńcami oraz infrastrukturą dla rowerzystów. Pomimo bliskiego sąsiedztwa mini skate parku, droga rowerowa po zachodniej stronie ulicy Borowskiej często wykorzystywana jest przez rolkarzy oraz osoby jeżdżące na deskorolce. W dalszym ciągu jest to jednak dynamiczna forma ruchu - w przeciwieństwie do poruszania się piechotą. Ze względu na skalę ulicy, natężenie hałasu, a także odległości, które trzeba pokonać, np. pomiędzy przystankami komunikacji miejskiej czy atraktorami ruchu pieszego, ruch pieszy jest wybierany sporadycznie. Występuje tu dużo zieleni, ale tylko w części północnej, do skrzyżowania

z aleją Armii Krajowej, jest to zieleń wysoka, dająca cień i schronienie. Na dłuższym odcinku południowym występuje jedynie tzw. zieleń izolacyjna, to jest trawniki oraz niskie krzewy przydrożne.

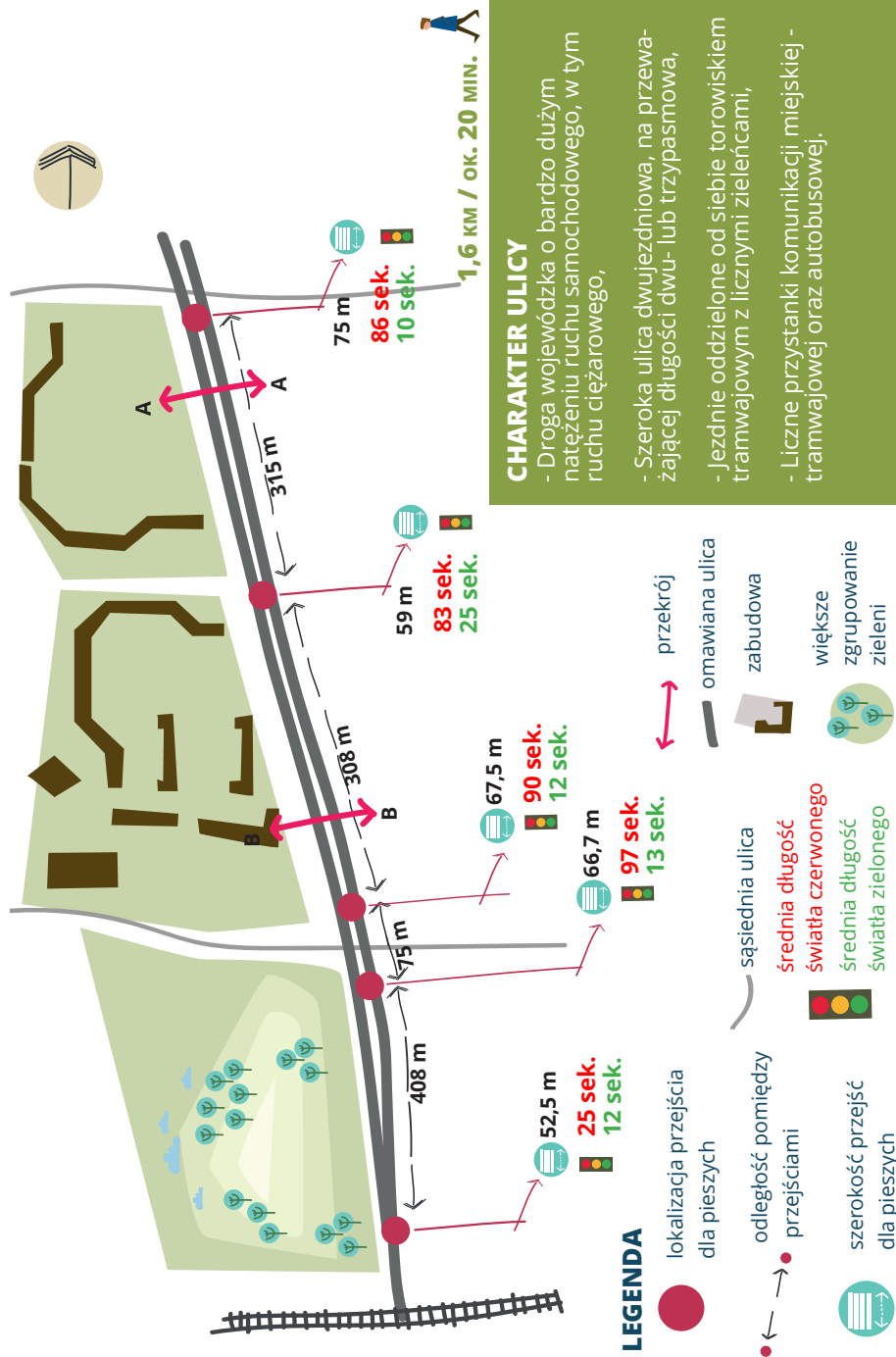
Na ulicy Bardzkiej wyraźny jest podział na poszczególne rodzaje przestrzeni, według jej przeznaczenia: drogi rowerowe, chodniki, pasy zieleni. Pomimo tego często dochodzi tu do konfliktów pomiędzy pieszymi, rowerzystami i wcześniej wspomnianymi rolkarzami. Dzieje się tak głównie w okolicach przystanków komunikacji miejskiej, gdzie pieszy oczekujący na transport spędza czas na drodze rowerowej, co czasem prowadzi nawet do wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Czasem jest i tak, że piesi wybierają drogę rowerową zamiast chodnika. Do takich sytuacji najczęściej dochodzi w okolicach McDonalda na skrzyżowaniu z aleją Armii Krajowej oraz na skrzyżowaniu z ul. Krynicką. Być może spowodowane są one oddaleniem trasy rowerowej od pasa jezdni dla samochodów i brakiem wyraźnej izolacji (np. przy wykorzystaniu wyższej roślinności) od samochodów.

Podsumowując, ulica Bardzka nie zachęca do odbywania częstych podróży pieszych. Skutkuje to tym, że większość mieszkańców osiedla Gaj nie wybiera w swoich codziennych podróżach komunikacji miejskiej, tylko samochód, co ma negatywny wpływ na politykę transportową miasta jako całości.



**fot. 45 Ulica Bardzka** (autor: Agnieszka Bocheńska)







## MIERNIKI:

### **Hałas: (poziom 2)**

Na całej ulicy hałas przekracza poziom 75dB. Wywołany jest on przez ruch pojazdów kołowych o bardzo dużym natężeniu, a na fragmencie od ul. Hubskiej do skrzyżowania z al. Armii Krajowej dodatkowo przez tramwaje.

### **Zieleń: (poziom 3)**

Ulica Bardzka charakteryzuje się zróżnicowaną zielenią (zarówno niską, jak i wysoką), od trawników poprzez drzewa. Nieopodal od strony wschodniej zlokalizowane są ogródki działkowe, które stanowią przestrzeń z przeważającą zielenią. Od strony zachodniej, wyróżnia się wzgórze - "nieczynne wysypisko śmieci", które obecnie porośnięte jest zielenią i stanowi miejsce rekreacji mieszkańców. Ponadto przy blokach mieszkalnych rosną drzewa, sprawiając, że spacer po tej stronie chodnika staje się przyjemniejszy. Poszczególne elementy przestrzeni - pasy jezdni, torowisko, chodnik, droga rowerowa, w przeważających fragmentach rozdzielone są od siebie wyniesionymi rabatami bądź trawnikami. Niestety pomimo zróżnicowanych form zieleni, w ogólnym odniesieniu do ulicy, zieleń stanowi mniejszy odsetek w porównaniu do nawierzchni utwardzonej.

### **Ciągi piesze: (poziom 4)**

Ciągi piesze charakteryzują się bardzo dobrą nawierzchnią oraz ogólnym stanem technicznym. Na całej długości ulicy nie występują żadne krytyczne przewężenia, a szerokość pozwala na swobodny spacer większej grupie ludzi. W miejscach kolizyjnych - z drogą rowerową, parkingami czy też wyjazdami z pobliskich terenów, zastosowano wyraźne oznakowanie poziome. Chodniki mają zachowaną ciągłość, a w miejscach skrzyżowań pojawiają się wyraźne oznakowania - zastosowane są płytki z wypustkami dla osób niewidomych i niedowidzących. Ocena ogólna obniżona ze względu na odległości pomiędzy przejściami dla pieszych oraz skalę ulicy.

## **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 2)**

Ulica Bardzka jest ulicą tranzytową o dużym natężeniu ruchu samochodowego. Ze względu na liczbę pasów jezdni oraz przebiegające torowisko, występujące skrzyżowania (z aleją Armii Krajowej, ulicami: Świeradowską i Morwową) są znacznych rozmiarów oraz charakteryzują się znacznym skomplikowaniem i utrudnieniem w poruszaniu się pieszo. Zaletą ulicy jest zachowanie ciągłości ciągów pieszych oraz rowerowych.

## **Parkowanie: (poziom 4)**

Parkingi wielkopowierzchniowe, zlokalizowane jednak w pewnej odległości od ulicy, a nie przy samej jezdni; związane jest to z pobliskimi usługami. Ze względu na charakter ulicy nielegalne parkowanie właściwie nie występuje.

## **PUNKTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 3/5 PKT**

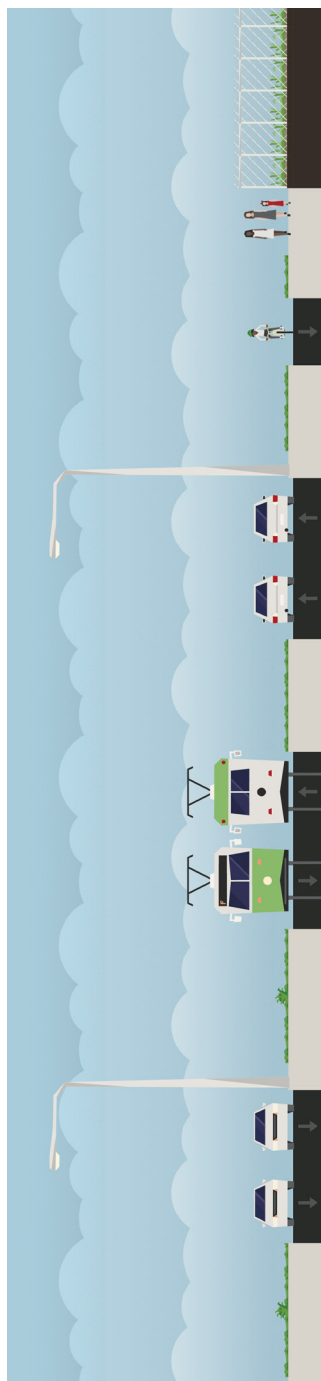
### **REKOMENDACJE DLA ULICY BARDZKIEJ:**

- Wprowadzenie większej ilości zieleni wysokiej (wysokie krzewy, drzewa liściaste) w części południowej, to jest za skrzyżowaniem z al. Armii Krajowej,
- Skrócenie czasu oczekiwania na światło zielone na ciągach pieszych prowadzących z osiedli mieszkalnych do przystanków komunikacji miejskiej,
- Zwiększenie liczby przejść dla pieszych,
- Zwiększenie atrakcyjności przystanków autobusowych, np. poprzez wprowadzenie dodatkowych ławek, zwiększenie wiat przystankowych, w celu zapobiegania konfliktom na linii rowerzysta-pieszy,
- Zweryfikowanie lokalizacji dróg rowerowych i chodników - zachowanie schematu: samochody-rowery-piesi.





**fot. 46 Stan obecny, okolice skrzyżowania z al. Armii Krajowej, przekrój A (szer. ulicy 67 m)**  
 (<http://streetmix.net>)



**fot. 47 Stan obecny, okolice skrzyżowania z ul. Świeradowską, przekrój B (szer. ulicy 60 m)**  
 (<http://streetmix.net>)



## Ulica Świeradowska

Ulica Świeradowska, na przeważającym odcinku, jest dwujezdniową ulicą jednopasmową. Jest to ulica o średnim natężeniu ruchu kołowego, leżąca na osi wschód-zachód, o długości 1250 m. Została zaprojektowana w latach 30. XX wieku przy okazji budowy, nieistniejącego już dziś, osiedla robotniczego pracowników kolei. Początkowo łączyła ulice Bardzką i Niemczańską. Dopiero w latach 90. ubiegłego stulecia została rozbudowana o odcinek prowadzący do ulicy Bardzkiej, dzięki czemu łączy dziś jedno z głównych osi tranzytowych Wrocławia. Wtedy też uchwałą Rady Miasta Wrocław otrzymała swoją obecną nazwę, wywodzącą się od dolnośląskiej miejscowości Świeradów-Zdrój.

Ulica Świeradowska łączy północną i południową część osiedla Gaj. Dzięki przebiegającej tu linii tramwajowej ma charakter nieco większej ulicy wewnątrzsiedlowej. W latach 2009-2010 przeszła wyraźną modernizację, w wyniku której po obu stronach ulicy pojawiły się szerokie, wygodne chodniki przeplatane zieleńcami. Wzdłuż północnej strony ulicy biegnie droga rowerowa. Występująca tu zieleń to nie tylko trawniki, ale również liczne drzewa. Usługi, poza jednym wyjątkiem, jakim jest centrum handlowe FerioGaj, nie są zlokalizowane wzdłuż samej ulicy Świeradowskiej, ale położone są w głębi osiedla Gaj, głównie w jego północnej części. Dzięki licznym przejściom pieszym oraz wysokiej jakości infrastruktury pieszej, ulica ta stanowi świetny łącznik pomiędzy dwiema częściami osiedla. Samochody parkują wzdłuż ulicy, w przeznaczonych do tego miejscach.

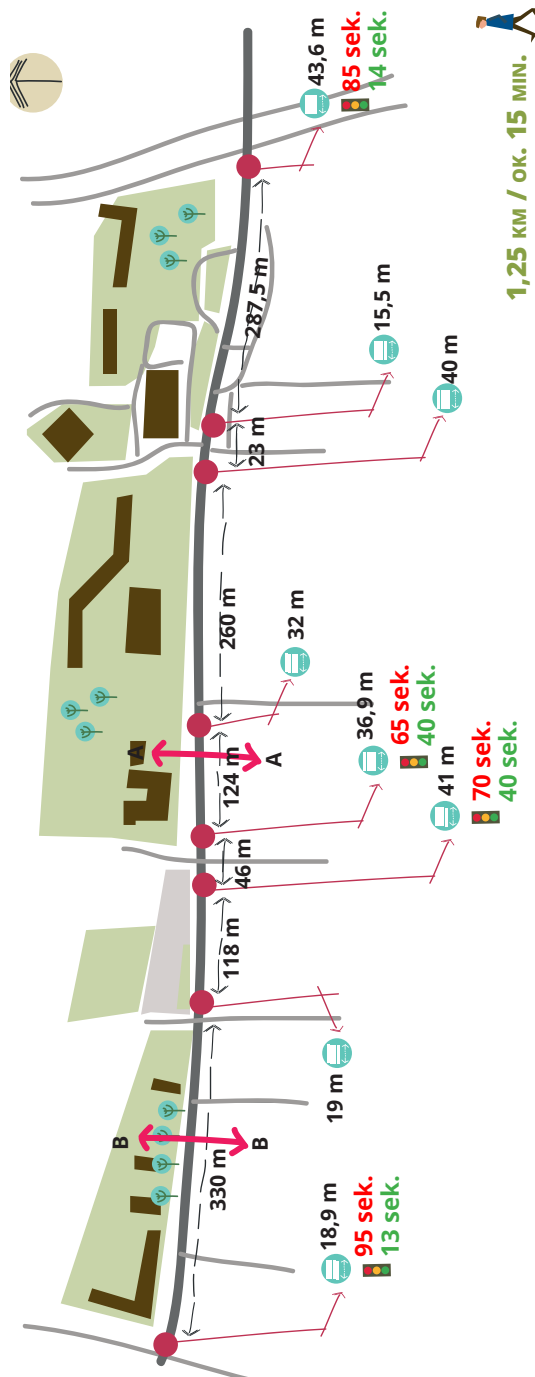
Przestrzeń ta, w odróżnieniu do ulicy Bardzkiej, poprzez zróżnicowane najbliższe otoczenie, jest miejscem, w którym ludzie chcą przebywać, spacerować. Dominującymi atraktorami w przestrzeni są centrum handlowe FerioGaj oraz dwa przystanki tramwajowo-autobusowe. Centralna część chodnika ulicy Świeradowskiej stanowi miejsce spacerów osób w różnym wieku. Podobnie jak przy ulicy Bardzkiej, drogi rowerowe wykorzystywane są przez rolników. Przy skrzyżowaniu ze wcześniej wspomnianą ulicą, istniejące pasy zieleni wykorzystywane są przez właścicieli psów. Być może jest to powiązane z bliskim sąsiedztwem niezagospodarowanego terenu zieleni (niegdyś wysypiska śmieci), które obecnie stanowi, praktycznie o każdej porze roku i dnia, miejsce odpoczynku dla mieszkańców osiedla.



**fol. 48 Ulica Świeradowska** (autor: Agnieszka Bocheńska)



**fol. 49 Ulica Świeradowska** (autor: Agnieszka Bocheńska)



## CHARAKTER ULICY

- Droga o średnim natężeniu ruchu kołowego, łącząca dwie części osiedla Gaj,
- Ulica jednojezdniowa średniej szerokości, na przeważającej długości jednopasmowa,
- Tory linii tramwajowych wzdłuż północnej jezdni,
- Liczne zieleńce, w tym również zieleń wysoka.

## **MIERNIKI:**

### **Hałas: (poziom 3)**

Natężenie hałasu w czasie dnia od 65 dB do 75 dB. Hałas powodowany przez ruch samochodowy oraz tramwaje.

### **Zieleń: (poziom 5)**

Zróznicowana roślinność na całej długości ulicy - oprócz trawników wyróżnić również można krzewy oraz drzewa, które sąsiadują z ciągami pieszymi. Taki układ tworzy przyjazną przestrzeń do poruszania się - dając cień czy też swoisty rodzaj "zadaszenia". Podobnie jak w przypadku ulicy Bardzkiej, zieleń stanowi element oddzielający poszczególne ciągi komunikacyjne. Oczywiście mile widziane byłoby zwiększenie ilości roślinności (np. w okolicach centrum handlowego FerioGaj czy też przy skrzyżowaniu z ulicą Bardzką), jednakże na ten moment istniejąca zieleń z pewnością jest elementem pozytywnie wpływającym na odbiór przestrzeni.

### **Ciągi piesze: (poziom 5)**

Infrastruktura pieszo-rowerowa charakteryzuje się ciągłością i dobrym stanem technicznym praktycznie na całej długości ulicy Świeradowskiej. Miejsca skrzyżowań, czy to ciągów pieszych i rowerowych, czy też z torami i pasami jezdni, są wyraźnie oznakowane (płytki z wypustkami) i zabezpieczone (barierki ochronne). Krawężniki w kontakcie z jezdnią są obniżane, dzięki czemu osoby niepełnosprawne czy też matki z wózkami mogą bez problemu poruszać się w przestrzeni. Dodatkowym atutem jest w przeważającej części zastosowanie pasa zieleni rozdzielającego rowerzystów od pieszych. Ponadto na plus jest również zastosowanie układu, gdzie chodniki są maksymalnie oddalone od pasa ruchu samochodów.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 4)**

Wysoka ocena ze względu na zachowanie ciągłości ciągów pieszych, licznych przejść dla pieszych oraz łatwego dostępu do przystanków komunikacji miejskiej. Ocena obniżona ze względu na występujący tu w godzinach szczytu dość duży ruch samochodowy. Ponadto niepozorne skrzyżowanie na wysokości Hali Targowej Gaj (z ulicą



Krynicką) jest częstym miejscem kolizji pomiędzy samochodami a tramwajami. Jest to miejsce konfliktowe ze względu na bliską lokalizację przejścia dla pieszych.

### **Parkowanie: (poziom 4)**

Nielegalne parkowanie jest rzadkością, obecne jest najczęściej w głębi osiedla, w okolicach budynków mieszkalnych. Wyraźne "dzikie miejsca postojowe" znajdują się na pasie zieleni sąsiadującym z ulicą Świeradowską (w pobliżu ulicy Wambierzyckiej), gdzie kierowcy na stałe zaadaptowali przestrzeń zieleni jako przestrzeń parkingową. Podobnie sytuacja wygląda nieopodal, w okolicy wysokiego bloku mieszkalnego, gdzie kierowcy niejako poszerzyli sobie istniejący parking, zajmując niewielki fragment chodnika w okolicach przejścia dla pieszych.

### **PUNTOWA OCENA ULICY (ŚREDNIA): 4,2/5 PKT**

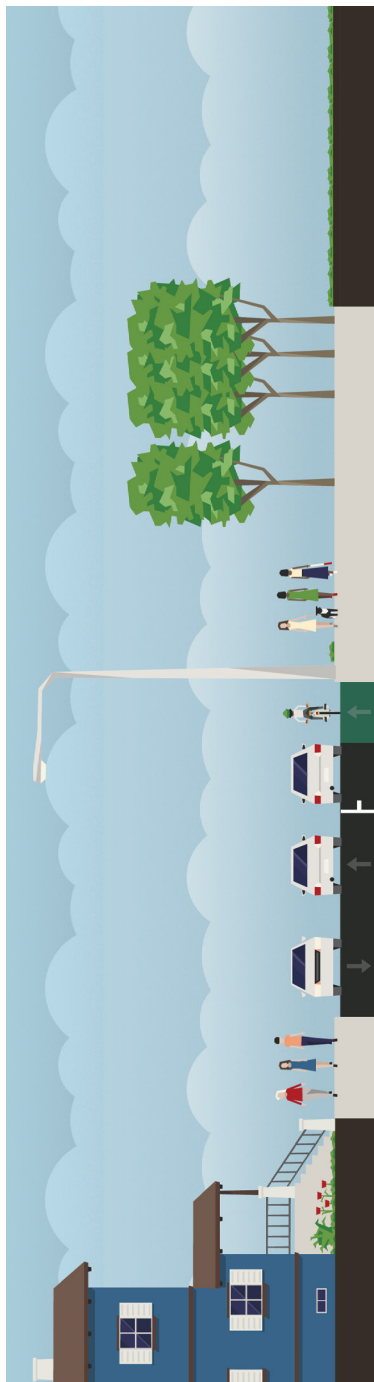
#### **REKOMENDACJE DLA ULICY ŚWIERADOWSKIEJ:**

- Warto zbadać, czy konieczne są światła na każdym skrzyżowaniu i na każdym przejściu dla pieszych,
- Należy zastanowić się nad poszerzeniem chodnika w zachodniej części ulicy - na odcinku od ul. Borowskiej do ul. Działkowej,
- W przypadku likwidacji sygnalizacji świetlnej proponuje się wyniesienie zjazdów z ulic tranzytowych ograniczających ulicę Świeradowską - skrzyżowanie z ulicą Borowską oraz skrzyżowanie z ulicą Bardzką,
- Dodatkowym atutem byłoby wprowadzenie wysokiej roślinności w centralnej części ulicy.





**fot. 50 Stan obecny, w okolicach skrzyżowania z ul. Piławską, przekrój A (szer. ulicy 35 m)**  
(<http://streetmix.net>)



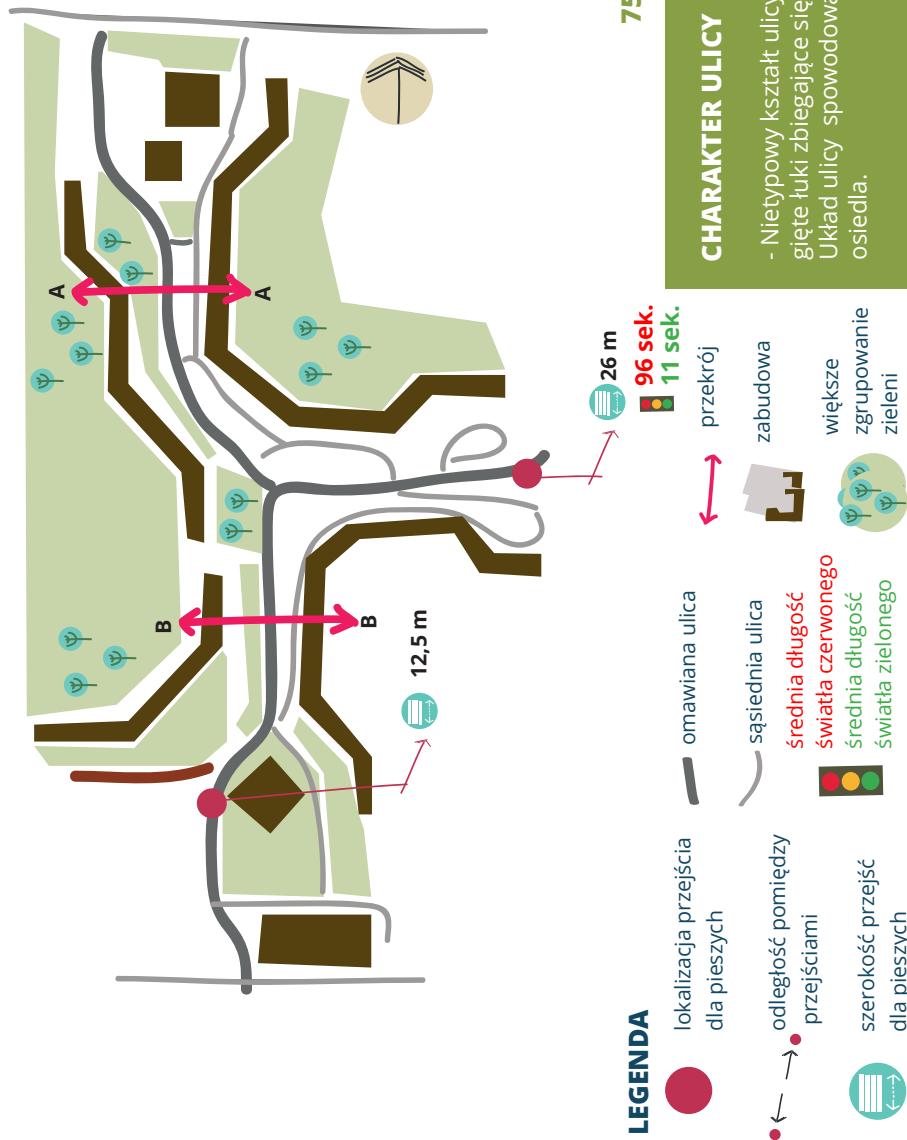
**fot. 51 Stan obecny, w okolicach skrzyżowania z ul. Łądecką, przekrój B (szer. ulicy 17 m)**  
(<http://streetmix.net>)



## Ulica Krynicka

Ulica Krynicka leży na osi północ-południe, łącząc aleję Armii Krajowej z ulicą Świeradowską. Nie jest jednak ulicą tranzytową. Jest to wewnątrzsiedlowa, jednojezdniowa i jednopasmowa ulica o długości około 750 m, mierząc w odcinku prostym. Powstała pod koniec lat 70. ubiegłego wieku, wraz z budową tej części osiedla Gaj. Jej kształt jest dość nietypowy, bowiem składa się ona z trzech dość mocno wygiętych łuków, meandrujących między wysokimi budynkami mieszkalnymi.

Jezdnie nie jest szeroka, a jej przebieg oraz pojawiające się co kilkadziesiąt metrów progi zwalniające sprawiają, że ruch kołowy na tym odcinku jest bardzo spokojny. Daleko jej jednak do wygodnego deptaka. Pomiędzy budynkami mieszkalnymi, jak i na parterach budynków, dość licznie występują mniejsze i większe usługi, ale dostęp do nich utrudniony jest ze względu na stan techniczny chodników oraz parkujące tu i ówdzie samochody. W pasie drogowym pojawiają się przeszkody w postaci śmietników, dziur w chodnikach i przerw w ciągach pieszych. Zieleńce są w opłakanym stanie. Poruszając się ulicą Krynicką ma się wrażenie niekończącego się morza samochodów, które są praktycznie wszędzie - na wyznaczonych miejscach parkingowych oraz w miejscach, gdzie nie powinno ich być. Przestrzeń ulicy, pomimo wcześniej wspomnianych usług, nie zachęca do dłuższego przebywania, chyba że spotka się sąsiada - jednakże nawet wtedy dłuższa rozmowa nie jest możliwa ze względu na znikomą ilość ławek.



## **MIERNIKI:**

### **Hałas: (poziom 3)**

Poziom hałasu jest taki sam jak na ul. Świeradowskiej, pomimo mniejszego natężenia ruchu kołowego oraz braku tramwajów.

### **Zieleń: (poziom 3)**

W zakresie zieleni przestrzeń posiada ogromny potencjał. Wśród parkingów oraz zawiłości ulicy Krynickiej można odnaleźć liczne obszary przeznaczone na roślinność. Obecnie w większości jest to trawnik z drzewami otoczony żywopłotem. Taki układ kompozycyjny nie sprzyja swobodnemu korzystaniu mieszkańców z tych obszarów. Działalność ludzi widoczna jest w okolicy budynków, gdzie niewielkie skrawki zieleni dopełniane są bylinami. Niestety w okolicach parkingów (i nie tylko) roślinność rozjeżdżana jest przez parkujące samochody.

### **Ciągi piesze: (poziom 3)**

Ciągi piesze niestety często są w złym stanie technicznym. Niejednokrotnie chodniki zajmowane są przez parkujące samochody, co sprawia, że przestrzeń nie jest przyjaznym miejscem dla pieszego. W wyznaczonych przejściach dla pieszych występują obniżenia krawężnika oraz płytki z wypustkami, jednakże przy bramach wyjazdowych takie obniżenia i oznaczenia nie zawsze są wykorzystywane.

### **Duże arterie i skrzyżowania: (poziom 3)**

Ulica Krynicka ze względu na swój nietypowy kształt i przebieg ma sporo skrzyżowań równorzędnych, jednakże ich obecność nie jest źródłem licznych kolizji czy też zatamowań w ruchu pojazdów. Największe skrzyżowania występują na wylotach ulicy Krynickiej w kierunku ulicy Świeradowskiej i Bardzkiej. Przy pierwszej ulicy (jak już było wspomniane w opisie ulicy Świeradowskiej) niejednokrotnie dochodzi do kolizji. Skrzyżowanie z ulicą Bardzką posiada sygnalizację świetlną.

## **Parkowanie: (poziom 2)**

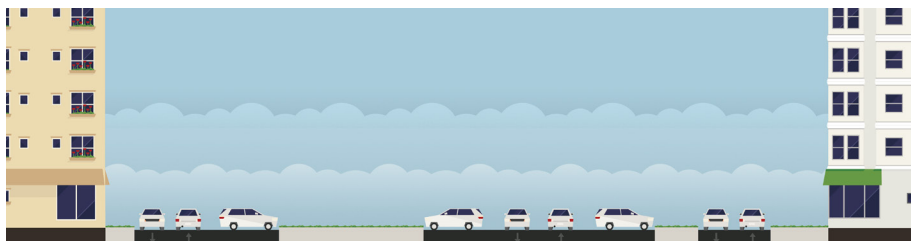
Miejsca parkingowe na ulicy Krynickiej stanowią dominujący aspekt przestrzeni - stojące samochody są praktycznie wszędzie. Na wyznaczonych miejscach postojowych, ale również i na terenach zieleni oraz ciągach pieszych. Niejednokrotnie kierowcy nie pozostawiają dla mieszkańców miejsca do poruszania się, a przejście z wózkiem w labiryncie aut staje się wyzwaniem. Samochody niejednokrotnie pozostawiane są praktycznie pod drzwiami wejściowymi do budynków.

**PUNKTOWA OCENA (ŚREDNIA): 2,8/5 PKT**

## **REKOMENDACJE DLA ULICY KRYNICKIEJ:**

- Generalny remont nawierzchni chodników i rekultywacja zieleńców istniejących oraz "osłupkowanie" ich, tzn. odgródzenie od jezdni lub parkingów w sposób fizyczny,
- Przeprowadzenie analizy komunikacyjnej i ustalenie miejsc naturalnych ciągów pieszych oraz wprowadzenie w miejscach ich skrzyżowania z jezdnią wyniesionych przejść dla pieszych,
- Stworzenie przestrzeni wypełnionych zielenią dla mieszkańców osiedla. Mogą to być przestrzenie pod małe ogródki, miejsca spotkań - mieszkańcy sami decydowaliby o ich kształcie i przeznaczeniu, sami dbaliby o przestrzeń pomiędzy jezdnią a budynkami.





**fot. 52 Stan obecny, okolice Biedronki, przekrój A (szer. ulicy 72 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 53 Stan obecny, okolice Biedronki, przekrój A (szer. ulicy 72 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 54 Stan obecny, okolice przychodni Gaj, przekrój B (szer. ulicy 54 m)** (<http://streetmix.net>)



**fot. 55 Stan obecny, okolice przychodni Gaj, przekrój B (szer. ulicy 54 m)** (<http://streetmix.net>)



Gaj jest osiedlem-sypialnią, zamieszkiwanym przez tysiące wrocławian. Prawie każda z tych osób ma samochód, nie jest to niczym dziwnym. Martwi natomiast brak odpowiedniej organizacji parkowania, które przekłada się na stan chodników i zieleńców we wnętrzach urbanistycznych, pomiędzy blokami mieszkalnymi. Nie zachęcimy mieszkańców do tego, żeby podróże wewnątrz osiedla odbywali pieszo, jeśli sytuacja związana z parkingami nie zostanie lepiej rozwiązana. Ulica Krynicka ma potencjał, aby stać się miejscem przyjaznym dla ludzi, nawet pomimo skali otaczających jej budynków. Licznie występujące tereny zielone, meandrujący kształt ulicy, usługi - również w parterach budynków mieszkalnych, to ogromne zalety tej przestrzeni. Pieszy jest tu jednak gościem, królują samochody. Niemożliwe jest przejście po większości chodników ze względu na dziury i tarasujące drogę auta. Konieczne jest więc usystematyzowanie systemu miejsc parkingowych oraz wyznaczenie konkretnych granic, których kierowcy powinni na ulicy Krynickiej przestrzegać. Podobnie na ulicach sąsiednich. Najrozsądniejszym wydaje się więc rozpoczęcie jakichkolwiek prac na tym osiedlu od dogłębnej analizy ulic wewnętrznych, przebiegających pomiędzy budynkami.

Przykładem bardzo dobrze rozwiązanej ulicy osiedlowej o średnim natężeniu ruchu samochodowego jest ulica Świeradowska. Spaceruje się tu dobrze, w czym pomaga zieleń wysoka dająca cień i schronienie, izolująca strefy mieszkalne od ruchu kołowego. Na plus działają liczne przejścia dla pieszych i dobry stan techniczny chodników. Nielegalne parkowanie właściwie tu nie występuje, a ruch samochodowy, rowerowy oraz pieszy są od siebie oddzielone licznymi zieleńcami.

Ulica Bardzka jest ulicą tranzytową i z tego względu nie należy rozpatrywać jej w kategoriach typowego pieszego deptaka śródmiejskiego. Tego typu arterie warto rozpatrywać inaczej. Z myślą o mieszkańcach osiedli Gaj, Tarnogaj i Huby warto byłoby zastanowić się nad poprawą jakości ulicy Bardzkiej pod względem od-

bywania podróży pieszych, zwłaszcza tych krótkich - z osiedla na przystanek komunikacji miejskiej lub do sklepu spożywczego. Warto spojrzeć również na obecne zachowania ludzi na ulicy Bardzkiej, częsta obecność rolników może wskazywać na potrzebę poszerzenia ciągu pieszego. Być może byłby to początek "oswajania" samochodowej przestrzeni oraz zachęta do alternatywnych sposobów poruszania się.

**PUNKTOWA OCENA OSIEDLA (ŚREDNIA): 3,3/5 PKT**

### **GAJ - REKOMENDACJE**

- Zasada od szczegółu do ogółu - najpierw analiza i diagnoza wewnętrznych ulic osiedlowych o małym natężeniu ruchu: uzdrowienie systemu parkowania, wyraźne wyznaczenie chodników i oddzielenie ich od jezdni oraz parkingów,

- Przemysłenie wprowadzenia strefy Tempo30 na ulicach o średnim natężeniu ruchu kołowego (np. ul. Świeradowska) oraz wprowadzenie na nich wyniesionych przejść dla pieszych w miejscach istniejących przejść z sygnalizacją świetlną, w celu upłynnienia ruchu kołowego i poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów,

- W ramach eksperymentu oddanie części zieleńców przed blokami mieszkalnymi oraz lokalami usługowymi mieszkańcom tych bloków i właścicielom lokali - może, gdyby sami mogli tam coś posadzić, bardziej by o nie dbali?



**fot. 56 Ulica Bardzka** (autor: Agnieszka Bocheńska)

---

## PODSUMOWANIE

---

Długo można uczyć się o ruchu pieszym i podglądać rozwiązania w miastach, w których żyje się po prostu dobrze. My postawiliśmy sobie za zadanie przeanalizowanie miasta, w którym mieszkamy, pracujemy, uczymy się. Codziennie, od wielu lat. Wybraliśmy 5 osiedli - każde inne pod względem swojej wielkości, historii, funkcji, jaką pełni we Wrocławiu, rodzaju zabudowy, a nawet systemu transportowego, jaki łączy je z pozostałymi częściami miasta. Spacerując po nich, wybraliśmy po trzy ulice, najbardziej według nas reprezentatywne dla danego miejsca.

Poczynione tu obserwacje powinny być przyczynkiem do większej, bardziej dogłębnej analizy i szerszego opracowania, które powinno powstać we współpracy urzędu, naukowców, aktywistów i mieszkańców.

### **MAŁA SKALA, DUŻA ZMIANA**

Jeśli spojrzymy na każde z osiedli osobno, przeprowadzimy obserwacje i wyciągniemy wnioski, a następnie je ze sobą zestawimy, problemy pieszych okażą się zbliżone. Będą się one wprawdzie różnić skalą, a każdy przypadek należy w dalszym ciągu traktować indywidualnie, ważne jest jednak to, że droga do rozwiązania tych problemów jest prosta i podobna. Przy każdym osiedlu podajemy rekomendacje dla zmian, pewne uniwersalne porady, które można zastosować również na innych obszarach Wrocławia. Nagrodą w stawce jest tu miasto przyjazne i nowoczesne. Takie, którym można się chwalić i takie, o którym z dumą można powiedzieć: "stąd pochodzę, tu mieszkam, tu pracuję i mam na nie wpływ!". Niech niniejsze opracowanie będzie początkiem długiej drogi i podreżnikiem dobrych praktyk.

Poprawa sytuacji na wrocławskich ulicach nie zależy tylko i wyłącznie od decyzji magistratu. Pewna zmiana myślenia potrzebna

jest w każdym wrocławskim domu, aby każdy wrocławski poranek zaczynać od świadomych decyzji, mających pozytywny wydźwięk dla całego miasta. Myśląc holistycznie, myśląc o wszystkich. Opracowanie to może być podręcznikiem dla każdego, kto chce żyć tu i chce żyć dobrze.

## **MIASTO JAKO WSPÓLNE DOBRO**

Kiedy czuję, że to, co we wspólnej przestrzeni jest też moje? Chodnik nie jest mój, więc na nim zaparkuję - będę miał bliżej do mieszkania. Zieleniec nie jest mój, ktoś tam się nim zajmie, więc nic się nie stanie, jak po nim przejadę. Ta brama nie jest moja - zaparkuję tu na chwilę.

Im więcej będzie sytuacji czy miejsc, w których mieszkańcy (nawet kilka osób!) może poczuć, że coś jest naprawdę ich, tym większa szansa na to, że ktoś o to potem zadba, a przestrzeń naprawdę stanie się wspólna. Może należałoby się w tym miejscu zastanowić nad przeznaczeniem niektórych terenów, np. mniejszych zieleńców na działkach pod zarządem miasta, do użytku mieszkańców. Świetnym przykładem jest kwaciarnia przy ulicy Glinianej na wrocławskim osiedlu Huby, której właściciele postanowili zaaranżować przestrzeń chodnika przed lokalem i okolicznych zieleńców, dzięki czemu stworzyli przestrzeń, przy której aż chce się na chwilę zatrzymać.

Odpowiedzialność spoczywa jednak na władzach miasta. Jeżeli chcemy, żeby mieszkańcy byli bardziej aktywni, to bardzo dużą rolę mogłyby tu odgrywać budżety obywatelskie. We Wrocławiu mamy też przecież Biuro ds. Partycypacji Społecznej. Na projekty z WBO powinna być jednak przeznaczana kwota kilkukrotnie większa, by pomysły mieszkańców były w znaczącym stopniu realizowane, inaczej zrażą się do tego typu działań. Aktywnych mieszkańców nie powinno się zostawiać samych i tu powinni się włączyć miejscy aktywiści, których środowisko we Wrocławiu jest już całkiem nieźle rozwinięte.

## **PRAWO I JEGO EGZEKWOWANIE**

Razi fakt, że przepisy ruchu drogowego, związane głównie z nielegalnym parkowaniem oraz przekraczaniem prędkości, są nagminnie łamane. Jeszcze bardziej boli, że prawo wobec tych osób po prostu nie jest egzekwowane. Przykładem są uliczki wokół wrocławskiego Rynku, gdzie takie sytuacje mają miejsce dzień w dzień, czasem tuż przed drzwiami stróżów prawa. Kierowca samochodu powinien zdawać sobie sprawę z tego, że łamiąc w ten sposób prawo, w znacznej mierze przyczynia się do dewastacji przestrzeni wrocławskich ulic. Kara w tym przypadku powinna być adekwatna do skali przewinienia, a przede wszystkim prawo w takich sytuacjach winno być regularnie egzekwowane.

Pieszcy nie chcą wpaść pod samochód. Jeżeli przechodzi w miejscu niedozwolonym, to nie robi tego ze złości, ale prawdopodobnie dlatego, że przejście dla pieszych jest w tym miejscu po prostu potrzebne. Do każdej sytuacji należy oczywiście podchodzić z rozsądkiem i każdą z nich traktować indywidualnie. Ale jeśli istnieją miejsca, w których do potrąceń lub do nielegalnych przekroczeń prędkości dochodzi nagminnie, to może w tym przypadku - zamiast tylko karać, warto byłoby pochylić się i zastanowić, czego w tym miejscu brakuje?

## **PRZYWRÓCENIE RÓWNOWAGI**

Podstawowym czynnikiem, który wpływa na to, jak wyglądają nasze ulice, jest wybór środka komunikacji, którym się poruszamy. Miasto jest dziś zdegradowane z powodu dominacji samochodów. Skala problemu rośnie już od jakiegoś czasu, nikt jednak nie stara się temu do tej pory kompleksowo przeciwdziałać. Dopiero w ostatnich latach obserwujemy poprawę sytuacji. Pojawienie się Oficera Pieszego, zapisy we Wrocławskiej Polityce Mobilności o zrównoważonym podejściu do transportu to dobre zmiany, które napawają optymizmem. Jednak do miasta przyjaznego pieszym, a więc wygodnego dla mieszkańców, jeszcze daleka droga. Doskonale widać to na osiedlach przeanalizowanych w tym dokumencie. Przykład?

Obojętnie, czy spojrzymy na dużą przelotową trasę, czy na osiedlową ulicę - ruch pieszy nie jest uprzywilejowanym sposobem przemieszczania się. Na tej pierwszej hałas uniemożliwia swobodną rozmowę, na mniejszych ulicach problemem jest parkowanie, które powoduje, że mieszkańcy muszą chodzić środkiem jezdni.

W ten sposób tworzy się błędne koło. Chcielibyśmy mieć więcej pieszych w mieście, bo ruch pieszy, to mnóstwo pozytywów, dla każdego miasta. Poza powodami wymienionymi we wstępie warto wspomnieć ponownie o Wrocławskiej Polityce Mobilności, która wprost taką rzecz postuluje. Bez kompleksowych zmian we Wrocławiu jednak nic takiego się nie stanie, bo nikt nas do chodzenia lub przebywania w przestrzeni ulicy nie zachęca. A tylko tak możemy doprowadzić do tego, że nasze miasto będzie jeszcze wyżej w rankingach na dobre miejsce do życia.

Inicjatywa jest po stronie władz Wrocławia, bo to tam znajdują się wszystkie potrzebne narzędzia, żeby kreować transportowe przyzwyczajenia mieszkańców i tworzyć bardziej przyjazną przestrzeń publiczną. Taką, w której przebywanie będzie przyjemnością. W dobie coraz sprawniejszej partycypacji, taki ruch sprawi tylko, że mieszkańcy sami zaczną coraz bardziej angażować się w poprawę własnej okolicy. W konsekwencji wzrośnie lokalna tożsamość i wrocławianie bardziej odczuwać będą, że to miasto jest tak naprawdę ich.

Decyzje polityczne są w tym procesie kluczowe, ale nie zapominajmy o działaniach na poziomie Urzędu Miejskiego. Mamy we Wrocławiu przykłady bardzo dobrych praktyk. Wydłużanie światła zielonego dla pieszych (ostatnio np. na skrzyżowaniu Wybrzeża Wyspiańskiego i pl. Grunwaldzkiego), odejście od niewygodnych przejść podziemnych (pl. Strzegomski, ul. Świdnicka), troska o bezpieczeństwo (wyniesienia przejść dla pieszych, np. przy Teatrze Lalek lub na bocznych ulicach Legnickiej). Inaczej myślimy o roli drzew w mieście - zamiast wycinać, sadzimy. Wymienione przykłady są dostrzegane nawet na poziomie ogólnokrajowym. Co ważniejsze jednak - wszystkie te rozwiązania po prostu się sprawdzają i spr-

wiają, że poruszanie się po Wrocławiu staje się coraz łatwiejsze.

Dlatego warto byłoby rozszerzyć pole działania. Mamy teraz doskonały czas, by o przestrzeni publicznej i chodzeniu pomyśleć kompleksowo. Innymi słowy, te sprawdzone dobre praktyki można wdrażać obszarami, a nie tylko punktowo, np. na fragmentach osiedli (zachód osiedla Borek), wrywkowo projektując wyniesienia tarczy jezdni na niektórych skrzyżowaniach lub wprowadzając liczne przejścia na dłuższych naturalnych ciągach pieszych, jak to się dzieje wzdłuż ulicy Świdnickiej. Stoimy przed olbrzymią szansą, by stać się krajowym liderem ruchu pieszego i przyjaznej przestrzeni publicznej. Droga do tego, by tak się stało, stoi otworem. My wierzymy, że miasto w pełni przyjazne jest tylko kilka kroków przed nami.

Mitem jest przekonanie, że samochody osobowe są niezastąpione ze względu na potrzeby poruszania się osób starszych czy wygodę związaną z większymi zakupami. Zawsze pojawią się osoby, w mniejszej lub większej liczbie, które owe mity przytoczą, tak jak to się działo w każdym z miast europejskich, które zmierzyło się otwarcie ze swoimi problemami i stworzyło własne plany piesze - od Strasburga po Eindhoven. Warto mieć odwagę, ponieważ któregoś dnia okaże się, że całkiem wygodnie i też przyjemniej jest pójść na piechotę, że zakupy można zrobić w osiedlowym sklepie i przywieźć je w wózku na kółkach, jak to robią eleganccy paryżanie, a niedzielę zdrowiej jest spędzić na spacerze w parku lub po ulicy handlowej, a nie w supermarkecie i w korkach. Mogłoby się też okazać, że życie wtedy pozytywnie zwalnia i trochę więcej się do siebie uśmiechamy. Mamy więcej kontaktu z lokalną społecznością i otoczeniem, a nasze miasto jest dobrym miejscem do życia.

## **POLITYKA PIESZA WROCŁAWIA**

Wdrażanie udogodnień na wrocławskich osiedlach, traktowanych indywidualnie, nie będzie nigdy tak skuteczne, jak gdyby było częścią większego, przemyślanego planu. Dlatego wnioskujemy do miasta o stworzenie Polityki Pieszego Wrocławia. Nie chodzi oczy-



wiście o zapisy, które miałyby istnieć na papierze i poziomie teorii. Wiedza, którą mają wrocławscy urzędnicy, musi zostać przełożona na praktykę. Dlatego Polityka Pieszego Wrocławia powinna być planem działania, definiować konkretne cele, zawierać mierzalne wskaźniki w określonym horyzoncie czasowym i zakładać monitoring przeprowadzania zmian. Przykłady francuskie - Paryż, Lyon, Strasburg - pokazują, że warto tworzyć tego typu dokumenty na poziomie miejskim<sup>14</sup>. Mieszkaniec miasta, które szanuje jego potrzeby jako pieszego i dba o rozwój tej formy przemieszczania się, częściej (i z przyjemnością) je wybierze. Stąd już bardzo krótka droga do poprawy jakości życia w takim mieście w ogóle.



<sup>14</sup> K. Kusowska, „Strategie rozwoju ruchu pieszego we Francji”. Stowarzyszenie Akcja Miasto, 2016. [akcjamiasto.org/piesz-y-wroclaw/strategie-rozwoju-ruchu-pieszego-we-francji/](http://akcjamiasto.org/piesz-y-wroclaw/strategie-rozwoju-ruchu-pieszego-we-francji/)



# **PIESZY WROCŁAW**

## **- SZANSE I REKOMENDACJE -**

Nasze obserwacje dotyczące jakości ruchu pieszego we Wrocławiu sięgają głębiej i nie wszystkie wynikają wprost z wcześniejszych analiz. Zebrałiśmy i zestawiliśmy więc wrocławskie projekty piesze powstałe na przełomie kilku ostatnich lat. Przedstawiamy ich plusy i minusy, a także szanse, jakie tego typu działania ze sobą niosą. Te wnioski mogą służyć zarówno jako diagnoza obecnej sytuacji, jak również jako wskazówki odnośnie potrzeb dla naszego miasta. Dlatego jako całość mogłyby stać się fundamentem Polityki Pieszego Wrocławia.



## SPOKOJNIEJSZY RUCH SAMOCHODÓW I RÓWNOWAGA W PRZESTRZENI



### Wyniesienia przejść dla pieszych

Mamy ich we Wrocławiu coraz więcej. Zwiększają bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, zwracają uwagę kierowcom na ograniczenie prędkości, a tych brawurowych eliminują. Warte odnotowania jest to, że część z nich powstała w wyniku współpracy ruchów miejskich z urzędnikami.

### Pasy rowerowe na głównych ulicach w mieście

Wrocław jest jednym z krajowych liderów w przeznaczaniu części jezdni dla rowerzystów. To korzyść również dla pieszych. Po pierwsze, eliminuje niezgodny z prawem ruch rowerowy na chodnikach. Po drugie, jak pokazują badania z Nowego Jorku, zwiększa się bezpieczeństwo pieszych (kierowcy mają węższe pasy, więc jeżdżą ostrożniej)<sup>15</sup>.

### Przywrócenie wielofunkcyjności śródmiejskim arteriom

Przedstawiciele miasta sami zwracali uwagę na to, że potrzebujemy odciążać centrum i że mieszkańcy mogliby więcej "żyć lokalnie", to jednak będzie trudno osiągnąć, jeśli ulice takie jak Kazimierza Wielkiego będą nadal zdominowane przez funkcję tranzytową (np. brak przejść, zieleni), a hałas na najważniejszych dla mieszkańców ulic (Trzebnicka i Reymonta na Kleczkowie) będzie bardzo uciążliwy.

<sup>15</sup> J. Nowotarski, „Wizja Zero w Nowym Jorku”. Stowarzyszenie Akcja Miasto, 2016. [akcja-miasto.org/pieszy-wroclaw/wizja-zero-w-nowym-jorku/](http://akcja-miasto.org/pieszy-wroclaw/wizja-zero-w-nowym-jorku/)



### **Za mało działań kompleksowych**

Pilotażowy projekt, uspokojenie części Nadodrza, został zaniechany.



### **Konsultacje społeczne na osiedlach**

Miasto coraz lepiej i mocniej angażuje mieszkańców w konsultacje społeczne, między innymi poprzez Wrocławski Budżet Obywatelski. To potencjalnie dobry moment, by wznowić na większą skalę rozmowy o uspokajaniu ruchu i rewitalizacji ulic z naciskiem na zrozumienie licznych korzyści z tym związanych, w tym wzrostu bezpieczeństwa, nie tylko w ruchu drogowym.

### **Przestrzeń typu woonerf**

Brak wyraźnego podziału na jezdnię i chodnik, stosowany jeszcze kilkanaście lat temu głównie na osiedlach domków jednorodzinnych pod miastem, od jakiegoś czasu bardzo dobrze sprawdza się w przestrzeni śródmiejskiej. Ulice, którym daleko szerokością do paryskich bulwarów, otrzymują możliwość przekształcenia się w prawdziwe deptaki. Rozwiązania te z sukcesem przyjmują się już nie tylko w Europie Zachodniej, ale i na polskim podwórku, czego przykładem są woonerfy łódzkie.



### **Działania punktowe**

Na początku marca 2016 na przejściu dla pieszych przez Wyb. Wyspiańskiego przy pl. Grunwaldzkim zmieniło się ustawienie świateł i piesi mogą pokonać dwie zebry na raz.



### **Za wolne tempo zmian**

Wciąż mamy w mieście bardzo wiele miejsc, gdzie pokonanie skrzyżowania pieszo jest uciążliwe. Osoby starsze, niepełnosprawni mają problem, by pokonać całe przejście dla pieszych na ciągłym zielonym.

## NOWE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH



### Wyniesienia przejść dla pieszych

W ostatnich latach nowe przejścia dla pieszych powstawały w ważnych miejscach: pl. Jana Pawła II, pl. Strzegomski, skrzyżowanie Świdnickiej i Bogusławskiego, przejście Świdnickie. Wkrótce powstaną też zebry na Rondzie Reagana. To duży sukces miasta.

### Plan na następne lata

Które miejsca powinny być następne? Odpowiedź wymaga wcześniejszej analizy. Taki plan mógłby uwzględniać zarówno natężenie ruchu pieszego, jak i istniejące bariery dla rodziców z wózkami bądź osób z ograniczoną sprawnością.





### Uporządkowanie parkowania na pl. Muzealnym i wokół niego

Uporządkowane parkowanie na ww. obszarze to pierwsze tak kompleksowe rozwiązanie we Wrocławiu. Zmiany przyniosły bardzo dobre efekty: kierowcy parkują tylko w wyznaczonych miejscach, a piesi odzyskali przestrzeń chodnika.

### Chaotyczne parkowanie na osiedlach

Na większości wrocławskich osiedli można spotkać się z autami zaparkowanymi na chodnikach czy zieleńcach. Niszczona przestrzeń wspólna powoduje zubożenie, brak poczucia więzi z miejscem.

### Działania Straży Miejskiej bez efektów

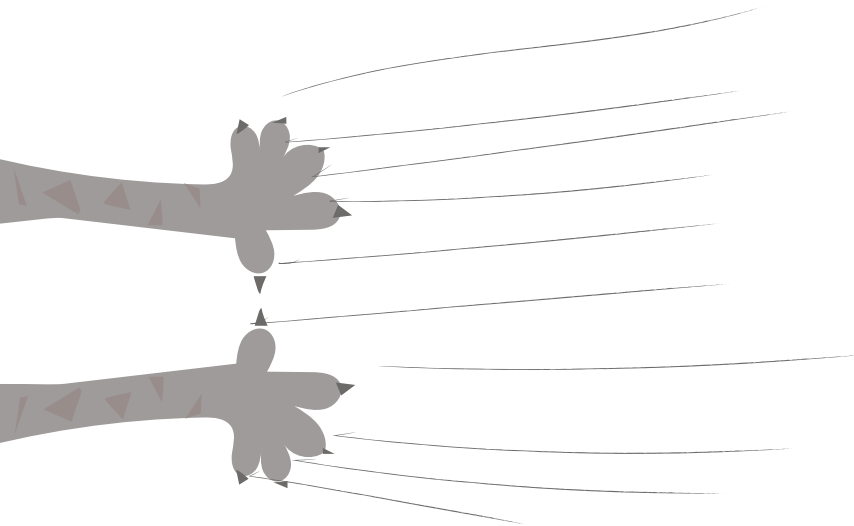
Straż Miejska nie radzi sobie ze skalą zjawiska nielegalnego parkowania. Wystawiane mandaty, zakładane blokady, czy wzywane lawety nie odnoszą skutków. Na miejsce ukaranych kierowców przybywają inni, nie ma poczucia nieuchronności kary.





### **Parkingi kubaturowe**

Obeenie używane w niewielkim stopniu, ale można je potraktować jako szansę na uwolnienie wąskich uliczek w centrum od długotrwałego postoj aut. Tę odzyskaną przestrzeń powinno się przeznaczyć na podniesienie jakości przestrzeni publicznej: zieleni, małą architekturę, szersze chodniki lub zamianę ulic na tzw. wooneyfy.





### Otwieranie ulic dla pieszych w okolicach Rynku

Świdnicka, Oławska, Kuźnicza, część pl. Solnego stały się ulicami pieszymi. Liczba ludzi w tych miejscach to dowód, że takie działanie ma bardzo duży sens i jest potrzebne.

### Samochody mieszkańców podwrocławskich miejscowości

Dziennie do miasta wjeżdża już 240 tys. samochodów. To tylko zwiększa problem korków. Brakuje działań, dzięki którym kierowcy spod Wrocławia zostaliby zachęceni do korzystania ze zrównoważonego transportu.



### Wolna i niedostępna komunikacja miejska

Bez rozwoju transportu zbiorowego nie możemy liczyć na poprawę sytuacji, bo dziś wielu mieszkańców przez pragmatyzm (dostępność i czas podróży) wybiera samochód.

### Poparcie społeczne

Wrocławianie wielokrotnie popierali ograniczenie ruchu aut w ścisłym centrum miasta. Ostatnio w 2015 roku w lokalnym referendum, które według prezydenta Dutkiewicza jest dla miasta wiążące.



### Bilansowanie liczby miejsc parkingowych w centrum

Każda ogromna inwestycja, która niesie za sobą budowę parkingu w centrum miasta, powinna wiązać się z jednoczesnym zamykaniem parkingów naziemnych (woonerf na ul. Św. Antoniego i parking pod NFM), wprowadzaniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów w okolicy inwestycji.



---

## O PROJEKCIE I AUTORACH

---

Dyskusja o ruchu pieszym w stolicy Dolnego Śląska dopiero się rozpoczyna. Tworząc projekt „Pieszy Wrocław” chcielibyśmy wziąć w niej czynny udział, by przynajmniej pośrednio przyczynić się do niezbędnych, naszym zadaniem, zmian. Miasta przyjazne pieszym to lepsza jakość życia. Chcemy, by Wrocław stał się jednym z nich.

Projekt realizowany przez stowarzyszenie Akcja Miasto w ramach programu Fundacji Batorego „Obywatele dla Demokracji” finansowanego z Funduszy EOG. Całość raportu znajduje się pod adresem: [www.akcja-miasto.org](http://www.akcja-miasto.org)

### **Pod redakcją:**

Katarzyny Kusowskiej

### **Opracowanie:**

Agnieszka Bocheńska, Arkadiusz Kuna, Katarzyna Kusowska, Jakub Nowotarski, Karolina Piasecka-Pulter, Aleksandra Wilk, Aleksandra Zienkiewicz

### **Korekta:**

Justyna Kandulska

### **Opracowanie graficzne:**

Agnieszka Bocheńska

(CC) Stowarzyszenie Akcja Miasto  
<http://www.akcjamiasto.org>

## **AKCJA MIASTO**

Wrocław jest dla nas najważniejszy. Połączyło nas pragnienie, by stał się miejscem bardziej przyjaznym - do życia, pracy i wypoczynku, dlatego aktywnie działamy na jego rzecz. Marzymy, że nasza aktywność udzieli się również innym. Przyświeca nam idea zrównoważonego rozwoju i transportu, dlatego zależy nam na stworzeniu odpowiednich warunków dla ruchu pieszego.

[www.akcjamiasto.org/o-nas/](http://www.akcjamiasto.org/o-nas/)





AKCJA  
MIASTO

---