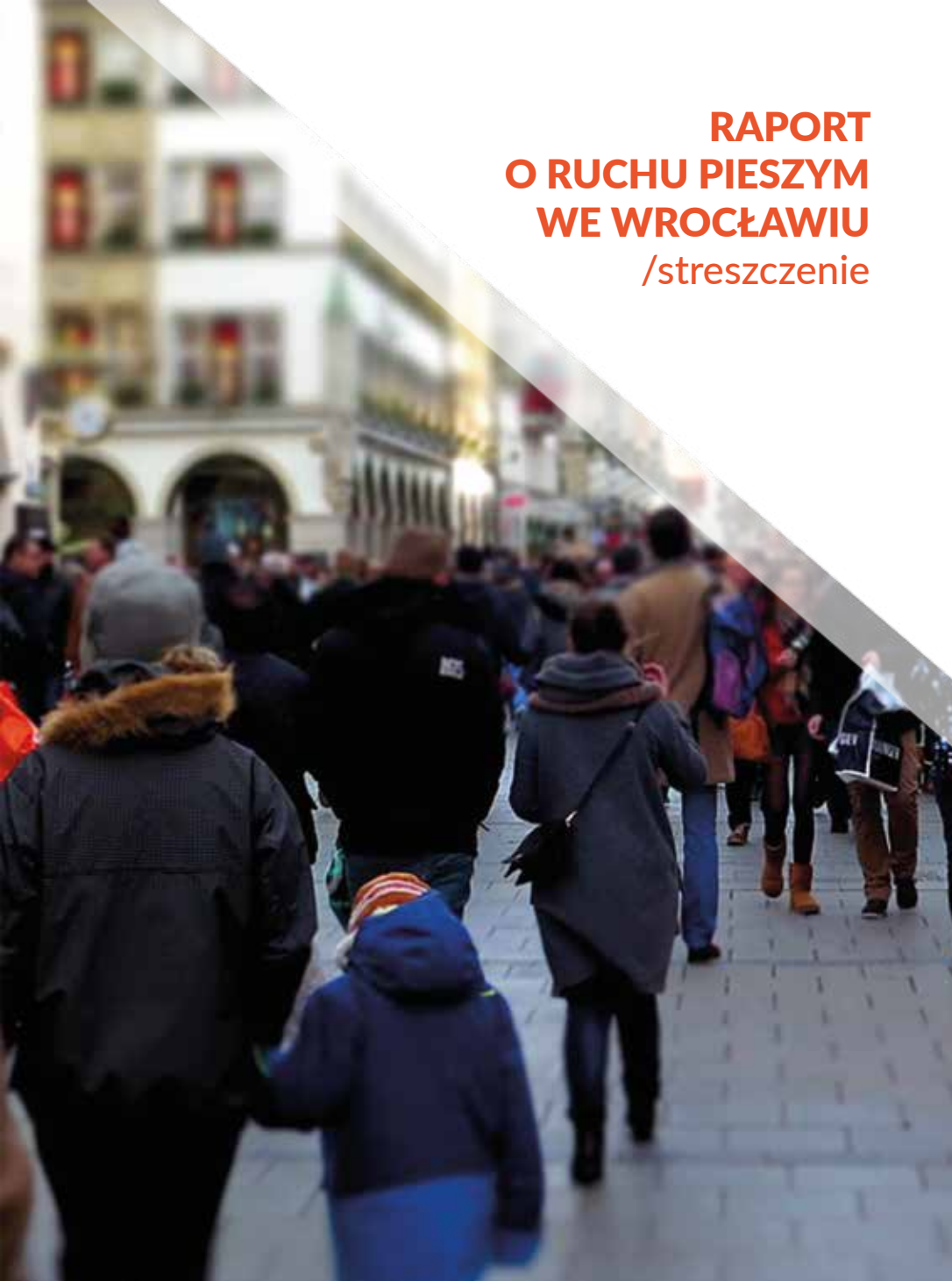


RAPORT O RUCHU PIESZYM WE WROCŁAWIU

/streszczenie



AKCJA
MIASTO



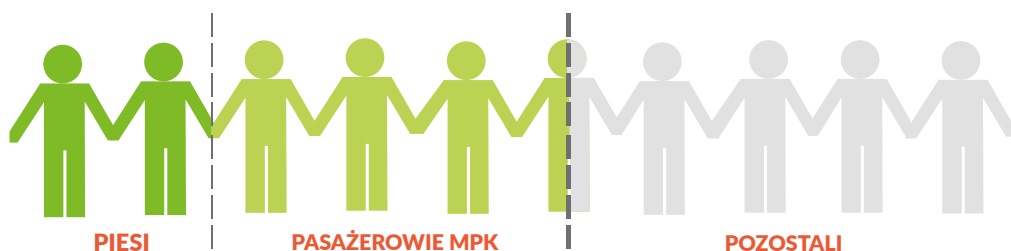
Pieszym bywa każdy z nas, choć często nie zdajemy sobie z tego sprawy. Chodzenie jest nieodłącznym elementem transportu, każdego jego wymiaru. Chcemy, by kwestia takiego sposobu poruszania urosła do rangi istotnego problemu w dyskusji nad przyszłością naszego miasta.

Dlatego **prezentujemy pierwsze tak kompleksowe opracowanie o ruchu pieszym we Wrocławiu**. Zebraliśmy w nim wiedzę i opis dotychczasowych działań.

Całość raportu znajduje się pod linkiem:
www.akcjamiasto.org/raport-pieszy

fot. Agnieszka Jankowska

JAK DUŻO CHODZĄ WROCŁAWIANIE?



W 2010 roku, na zlecenie miasta, zostały przeprowadzone we Wrocławiu kompleksowe badania ruchu, czyli badania preferencji transportowych wrocławian. Wynika z nich, że 19,1% podróży we Wrocławiu odbywa się pieszo. Dla porównania samochód używany jest w 41,4%, komunikacja publiczna w 34,7%, zaś rower w 3,65% podróży. Fakt, że pasażerowie komunikacji publicznej również są pieszymi - w drodze do i z przystanku - sprawia, że **stan infrastruktury pieszej ma bezpośredni wpływ na jakość ponad połowy codziennych podróży mieszkańców Wrocławia**. Ponadto nie można zapominać, że **pieszo docieramy również do zaparkowanego samochodu czy roweru**. Nie ulega wątpliwości, że pieszym jest każdy z nas!

Procentowy udział podróży pieszych względem wszystkich jej wymiarów różni się w poszczególnych rejonach miasta - np. mieszkańcy Starego Miasta ponad połowę wszystkich podróży (58%) odbywają pieszo.



MIASTO PRZYJAZNE PIESZYM



Times Square - Nowy Jork (fot. Scott Marshall, na licencjiCC BY-NC 2.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/legalcode>)



Wrocław - Łódź (fot. Nowy Obywatel, na licencjiCC BY 2.0 <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/legalcode>)



Splet Szewska (fot. Anna Birmińska)

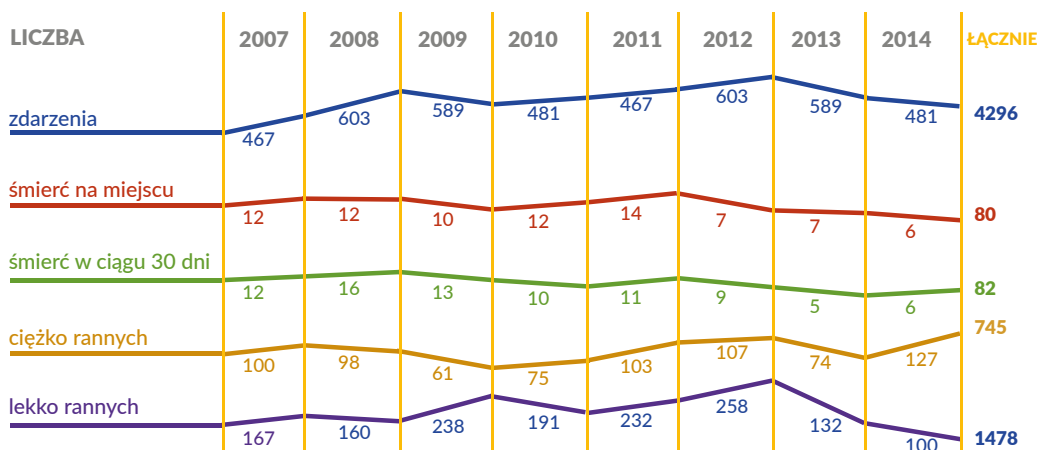


Kuźnica (fot. Aleksander Obłąk)

Od lat na drogach dominują samochody, a ruch pieszy spychany jest na margines. Na świecie obserwuje się odwrótny trend – dostosowywanie miast do skali pieszego, promowanie i rozwijanie komunikacji zbiorowej i rowerowej. Ulice *oddaje* się mieszkańcom, by stały się przestrzeniami do życia. To, co w Polsce budzi wiele kontrowersji, na świecie już dawno stało się standardem. Ulice bardziej przyjazne pieszym, to zdrowsi mieszkańcy – wzrasta ich aktywność, a poziom zanieczyszczeń, w tym smogu, obniża się. Rośnie bezpieczeństwo, maleje przestępczość, a jakość życia znacznie wzrasta. **Miasta, które stawiają na transport pieszy, cieszą się większym zadowoleniem mieszkańców.** Kluczowe w procesie zmian stają się: **uspokajanie ruchu na ulicach, bezpieczeństwo oraz komfort pieszych.** Szczególnie te dwa ostatnie czynniki mają fundamentalne znaczenie – stanowią bowiem punkt wyjścia do wszystkich decyzji związanych z miejską architekturą i przestrzenią oraz jednocześnie są celem nadrzędnym wszystkich działań w tym zakresie.



BEZPIECZEŃSTWO



- Wg danych policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji w latach 2007-2014 na drogach Wrocławia miało miejsce 4296 zdarzeń z udziałem pieszych.
- **Piesi stanowili 58% wszystkich ofiar śmiertelnych na wrocławskich drogach w ostatnich 8 latach, wobec jedynie 19% udziału w ruchu.**
- Liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych spada, choć wciąż jest ich zdecydowanie za dużo (12 osób w 2014 roku, 162 osoby w latach 2006-2014).
- Problemem jest też liczba ciężko rannych – w 2014 roku rekordowa liczba 127 pieszych.
- Najwięcej zdarzeń ma miejsce na ulicach, gdzie ruch samochodów jest największy (Grabiszyńska, Powstańców Śląskich, Legnicka, Piłsudskiego); nie wiadomo, czy są najbardziej niebezpieczne, bo brakuje dokładnych danych dotyczących natężenia ruchu pieszych.
- Najczęstszą przyczyną wypadków i kolizji spowodowanych było nieudzieleniem pierwszeństwa pieszym (43%). Wejście na przejście dla pieszych "na czerwonym" i nielegalne przechodzenie przez jezdnię to problemy o dużo mniejszej skali (odpowiednio 12% i 7%).
- Wbrew doniesieniom mediów, rowerzyści powodują na chodnikach 2 razy mniej zdarzeń z udziałem pieszych niż kierowcy (odpowiednio 45 wobec 95).



WROCLAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI

Warunki transportu we Wrocławiu określa szczegółowo Wrocławska Polityka Mobilności, uchwalona w 2013 roku. Czytamy tam, że **„miasta, które oferują rozwiązania przyjazne dla pieszych i osób o ograniczonej sprawności, są wysoko oceniane przez ich mieszkańców i gości oraz wskazywane są jako warte zamieszkania”**. Najważniejsze zapisy bezpośrednio i pośrednio wpływające na ruch pieszy:

- Zapewnienie priorytetu ruchu pieszego i powiększanie stref dla pieszych w centrum miasta.
- Rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszych i usuwanie tych istniejących.
- Dostosowywanie drogowej sygnalizacji świetlnej do potrzeb pieszych, w tym seniorów i osób niepełnosprawnych.
- Docelowy udział transportu zbiorowego, rowerowego i ruchu pieszego: nie mniej niż 65%.
- Kreowanie priorytetu transportu zbiorowego.
- Przyjęcie wizji „zero śmiertelnych ofiar wypadków we Wrocławiu”.

Powyższe zapisy oznaczają, że problem ruchu pieszego został przez urzędników dostrzeżony. Niestety, w części poświęconej ewaluacji WPM nie ma żadnych wskaźników dotyczących ruchu pieszego. Co gorsza, wymienione zapisy nie są realizowane w satysfakcjonującym zakresie.

Bath City (fot. Saad Akhtar, na licencjiCC BY-NC 2.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/legalcode>)

DOTYCHCZASOWE DZIAŁANIA

Urzednicy, chcąc zadbać o bezpieczeństwo pieszych, szczególnie na drogach lokalnych i dojazdowych, objęli 46% długości ulic Wrocławia strefą tempo 30, a kolejne wyposaża się w progi zwalniające lub inne elementy uspokojenia ruchu. Wiele z nich powstaje na wnioski mieszkańców, a w kolejce czeka następnych 400 lokalizacji.

Dr Bogusław Molecki dokładnie przeanalizował ruch pieszych na Rondzie Reagana, w wyniku czego propagował wyznaczenie tam przejść dla pieszych. Za inwestycją aktywnie lobbowali później Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia i inicjatywa Pieszy Wrocław.

Anna Rumińska przeprowadziła kilka wydarzeń mających ożywić ul. Szewską (Splot Szewska), TUMW i WIR postulowali kładkę nad Odrą zamiast kolejki linowej oraz aktywnie uczestniczyli w konsultacjach społecznych przy pracach nad Polityką Mobilności, a TUMW opracował też projekt deptaku na ul. Bogusławskiego.

Wiederl (fot. Dorota Oczak-Stach)

NAJWAŻNIEJSZE DZIAŁANIA STOJĄCE PRZED MIASTEM

1. Brakujące przejścia dla pieszych

Choć w ostatnich latach sytuacja poprawia się, tempo zmian jest wciąż zbyt wolne. Aby centrum miasta stało się wygodniejszym miejscem do chodzenia, **potrzebny jest kilkuletni plan wytyczania brakujących przejść dla pieszych**, bo tych brakujących można wskazać nawet 100. Uwagę należy skupić najpierw na tych najbardziej potrzebnych: np. przystanek Rynek, skrzyżowanie ul. Oławskiej i Piotra Skargi (przejścia między przystankami – ułatwienie przesiadek).

2. Chodniki i bariery architektoniczne

Nowoczesne miasto powinno być dostępne dla wszystkich. To oznacza konieczność likwidacji wszelkich barier w przestrzeni publicznej. Należy jak najszybciej, z dużą intensywnością, wrocławskie chodniki remontować oraz przesuwać miejsca parkingowe z chodników na jezdnie. Jako Stowarzyszenie Akcja Miasto zainicjowaliśmy projekt mapy barier, która dotyczyć będzie całego miasta.

3. Lepsza komunikacja zbiorowa

Ruch pieszy i komunikacja zbiorowa są naturalnymi sprzymierzeńcami.

Większy udział komunikacji zbiorowej w ogólnej liczbie podróży to mniej samochodów na drogach Wrocławia, a zatem szansa na przebudowę wielu ulic tak, żeby chodzenie po nich stało się łatwiejsze i przyjemniejsze.

4. Zero ofiar śmiertelnych wśród pieszych

Życie i zdrowie wrocławian ma największą wartość, więc należy zrobić wszystko by je chronić. Wypadków śmiertelnych można uniknąć. **Udział pieszych w liczbie ofiar śmiertelnych jest 3 razy większy niż w liczbie wszystkich podróży!** O bezpieczeństwo pieszych należy więc zadbać jak najszybciej. Najbardziej narażeni na ryzyko są najmłodszy i najstarsi wrocławianie: Mieszkańcy do lat 20 to 35% uczestników zdarzeń drogowych spośród wszystkich pieszych, podczas gdy stanowią oni jedynie 17% populacji miasta. Najstarsi są z kolei nadreprezentowani wśród ofiar śmiertelnych.

Kuźnica (fot. Aleksander Obłąk)

5. Uspokajanie ruchu, przyjazne ulice

Przy uspokajaniu ruchu zyskują wszyscy: zmniejsza się hałas i zanieczyszczenia, przebywanie na ulicy staje się przyjemniejsze. Wrocław jest w czołówce polskich miast pod względem wprowadzania stref ruchu uspokojonego (wg Urzędu stanowią one 46% ulic), ale wciąż wiele jest do zrobienia, bo samo ustawienie znaków nie zawsze wystarcza. Należy również dążyć do tego, żeby limit 50 km/h na głównych drogach był respektowany. Ryzyko śmierci pieszego rośnie najbardziej właśnie nieco powyżej tej prędkości. Dużą rolę do odegrania ma tu Komenda Miejska Policji. Konieczne są także zmiany infrastrukturalne, a jedną z metod są węższe pasy ruchu.

6. Dialog z mieszkańcami

Konsultowaniem inwestycji dot. ruchu pieszego zajmuje się oficer pieszey. **Warunkiem koniecznym do nawiązania dialogu pomiędzy nim i wrocławianami jest nadanie oficerowi odpowiednich kompetencji.** Obecnie nie jest on osobą decyzyjną, a konsultacje zależą w ogromnym stopniu od dyrekcji Departamentu Infrastruktury i Gospodarki. Wsparciem dla urzędnika ds. pieszych powinno być nowo powstałe Biuro ds. Partycypacji.

7. Czasy sygnalizacji na przejściach dla pieszych

Zielone na przejściach często pali się zbyt krótko, czerwone zbyt długo. Bywa, że czas oczekiwania wynosi nawet 100 sekund, to długość nieakceptowalna dla pieszego. Z kolei krótkie zielone wymusza konieczność przebiegania przez pasy. **Takie ustawienie sygnalizacji zachęca do łamania prawa.** W miejscach, gdzie pieszych jest więcej niż samochodów, warto dostosować długość zielonego do potoków ruchu oraz skrócić cykle, by piesi nie czekali zbyt długo.

8. Opiniowanie infrastruktury

We Wrocławiu dokumentacja projektowa inwestycji drogowych jest zazwyczaj upubliczniana dopiero w momencie ogłaszania przetargu na realizację przebudowy lub remontu. To powoduje, że **mieszkańcy często nie mają szansy zasugerować zmian, które można by wprowadzić w celu poprawy ruchu pieszych.** Wszelkie plany w zakresie inwestycji powinny być udostępniane mieszkańcom z wyprzedzeniem. **Rozwiązaniem problemów związanych z opiniowaniem inwestycji może być powołanie Rady ds. ruchu pieszego.**

9. Potrzeba wdrażania wzorców z Zachodu

Większość postulatów można zawrzeć w stwierdzeniu: **korzystajmy z dobrych, Zachodnich praktyk.** Niech Wrocław pozostanie Wrocławem, ale wiele rozwiązań można przenieść do naszego miasta już teraz. Bez zadbania o bezpieczeństwo, otwierania nowych stref pieszych w centrum miasta, czy dużo sprawniejszego transportu zbiorowego ruch pieszey nie poprawi się. Poprawę można osiągnąć czerpiąc z doświadczeń innych miast. Korzystając z zachodnich wzorców, Wrocław powinien jak najszybciej opracować spójną koncepcję rozwoju ruchu pieszego i dążyć do pilnego jej wdrożenia.

fot. Agnieszka Bocheńska



O PROJEKCIE I AUTORACH

O PROJEKCIE

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 linkiem: www.akcjamiasto.org/raport-pieszy

Pod redakcją:

Jakuba Nowotarskiego

Opracowanie:

Sandra Domańska
Filip Matusiak
Jakub Nowotarski
Aleksander Obłąk
Aleksandra Stefaniak
Aleksandra Zienkiewicz

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/

fot. Sandra Domańska





ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty. Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:

Bank Gospodarki Żywnościowej SA

51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: darowizna na cele statutowe

Stowarzyszenie Akcja Miasto

Śliczna 51/21

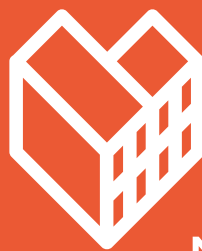
Wrocław 50-566



www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

foto. Janusz Krzeszowski





AKCJA
MIASTO
