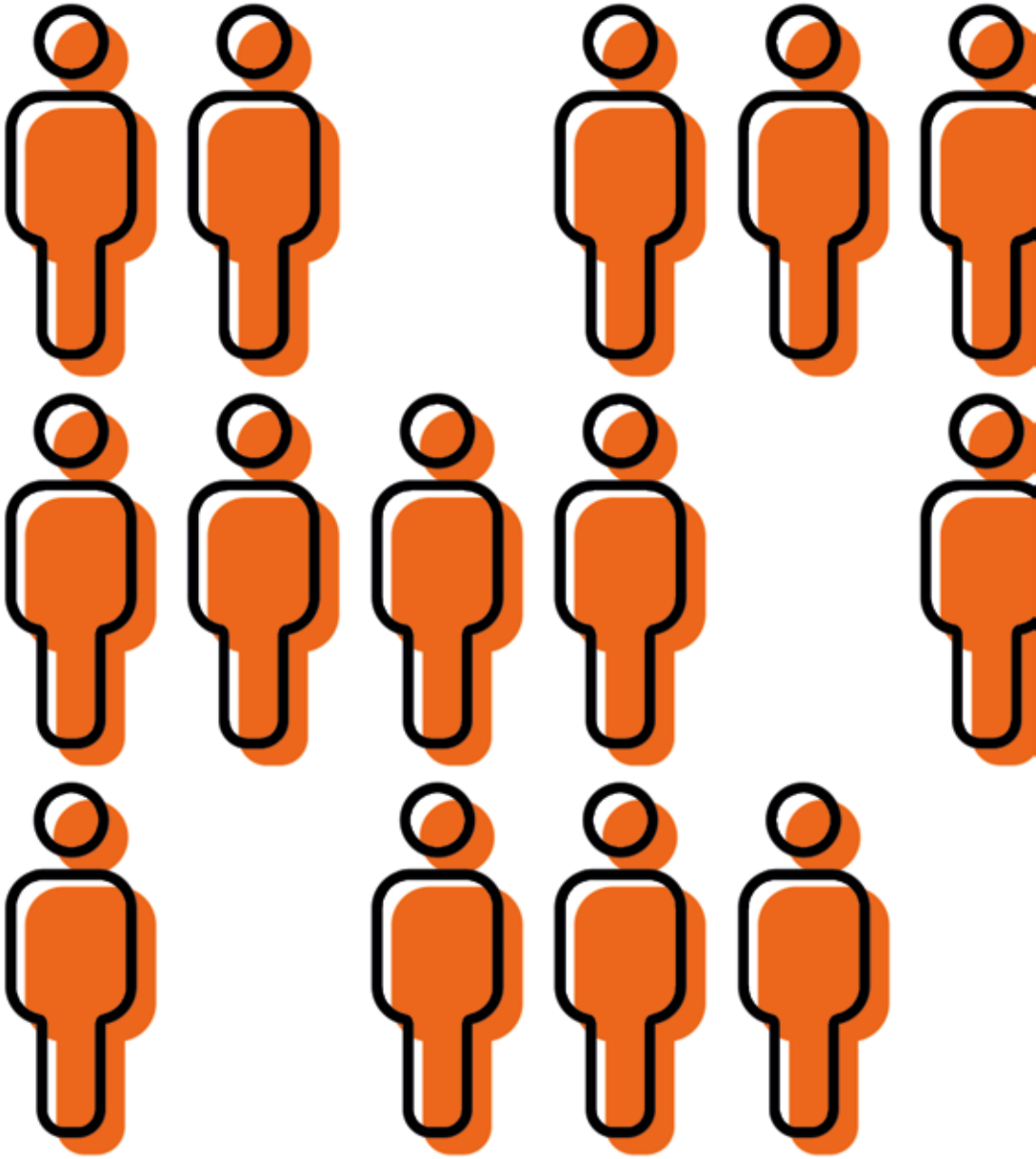
1 RUCH PIESZYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ SPRAWNOŚCI

Sprawdzamy realizację Wrocławskiej Polityki Mobilności



AKCJA MIASTO

FUNDACJA BATOREGO

Finansowane z dotacji Fundacji im. St. Batorego w ramach programu „Demokracja w Działaniu”

AKCJA MIASTO

Akcja Miasto to stowarzyszenie tworzone przez mieszkańców i dla mieszkańców Wrocławia. Jesteśmy ludźmi z wielu środowisk, z różnymi historiami, pogladami, zainteresowaniami. Połączył nas Wrocław i dlatego właśnie działamy razem.

Wrocławska Polityka Mobilności (WPM) to najważniejszy strategiczny dokument o transporcie w mieście. Zobowiązuje ona urzędników i władze miasta do konkretnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności.

Głównym celem WPM jest zmniejszenie odsetka podróży samochodem do 35%. Tymczasem samochodów przybywa, na koniec 2015 r. było ich 601 na 1000 mieszkańców, czyli o 8% więcej niż w momencie uchwalania WPM.

Chcemy sprawdzić, w czym tkwi problem. Dlatego przez rok analizujemy WPM rozdział po rozdziale. Spotykamy się z urzędnikami, wnioskujemy o informacje, zbieramy dane. Naszym celem jest obiektywna ocena zapisów WPM. Sprawdzimy, czy transport we Wrocławiu rzeczywiście jest zrównoważony. Ocenimy, w jakim stopniu cele WPM są realizowane.

1. Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności

2. Polityka parkingowa

3. Transport rowerowy

4. Transport zbiorowy

5. Ekonomia i finanse

6. Planowanie przestrzenne

7. Kształtowanie zrównoważonej mobilności

8. Bezpieczeństwo przemieszczania się

9. Dialog społeczny

10. Transport samochodowy osobowy (indywidualny)

11. Ochrona środowiska

Wrocławska Polityka Mobilności traktuje między innymi o ruchu pieszych w mieście. Pieszym bywa każdy, jednak osoby z niepełnosprawnościami, opiekunowie z wózkami czy osoby starsze i schorowane potrzebują lepiej przystosowanej infrastruktury. Takiej, która pozwoli im w codziennym życiu nie czuć się wykluczonym, zapomnianym czy zagrożonym. Rzeczywistość jest taka, że piesi w wypadkach komunikacyjnych giną najczęściej, a termin „wtargnięcie na pasy" nie funkcjonuje jako element czarnego humoru. Ponadto nawet osoby młode i zdrowe nie mogą czuć się komfortowo, gdyż jakość przestrzeni dla ruchu pieszego bywa niska.

Problemy te dostrzegli urzędnicy. Zasady realizacji WPM w obszarze ruchu pieszego odpowiadają na trudności, jakich na co dzień doświadczają piesi. Czy możemy liczyć na poprawę? Sprawdziliśmy czy zapisy WPM są realizowane i co jeszcze powinno zostać zmienione.

MIASTO BEZ BARIER DLA OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI

Dobra jakość otoczenia w mieście wpływa na podejmowanie przez mieszkańców, poza czynnościami koniecznymi, również czynności opcjonalnych. Spotkania ze znajomymi, spacery z rodziną, korzystanie z kin czy teatrów. Każdą z tych czynności łączy konieczność przemieszczania się pieszo. Jak to wygląda we Wrocławiu szczególnie w odniesieniu do osób o ograniczonej mobilności i starszych ?

Mieszkańcy Wrocławia

Narodowy spis powszechny 2011

630 131 ogółem

25 655 dzieci wiek 0-3

35 100 osoby niepełnosprawne w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym

124 303 osoby powyżej 65

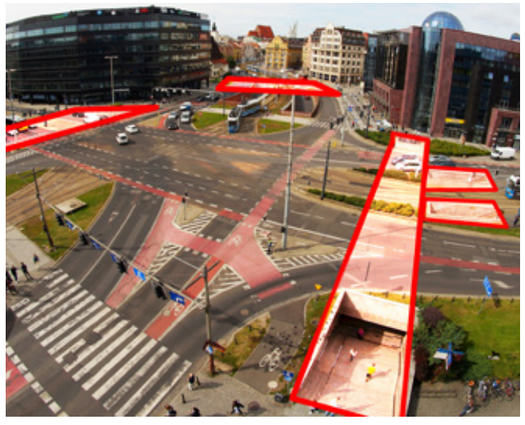
WPM ma zapisy, które dbają o komfort i wygodę tej grupy:

”Rozwijanie systemu transportowego bez barier”

200 mln złotych na przestarzałe tramwaje z 20% niskiej podłogi

Przystanek wiedeński niwelujący różnicę wysokości pomiędzy pojazdem a peronem.

“Preferowanie w obrębie skrzyżowań i węzłów przejść w poziomie terenu.”



Plac Dominikański czy Społeczny to jedne z głównych węzłów przesiadkowych w centrum. których archaiczny plan skazuje wiele osób na wykluczenie.

Umożliwienie pokonania skrzyżowania ulic Świdnickiej i Kazimierza Wielkiego i dostania się na perony w sposób wygodny i naturalny

”Usuwanie barier w istniejącym systemie transportowym”

Pomimo kontrowersyjnej przebudowy Zaułka Solnego samo przejście pozostało barierą dla wielu osób.

Równa nawierzchnia umożliwiająca każdej osobie wygodne i bezpieczne poruszanie się po płycie rynku.

> **Wcielenie w życie Wrocławskich Standardów Kształtowania Przestrzeni Miejskich Przyjaznych Pieszym jest moim priorytetem”**
>
> *Tomasz Stefanicki, oficer pieszy Wrocławia*

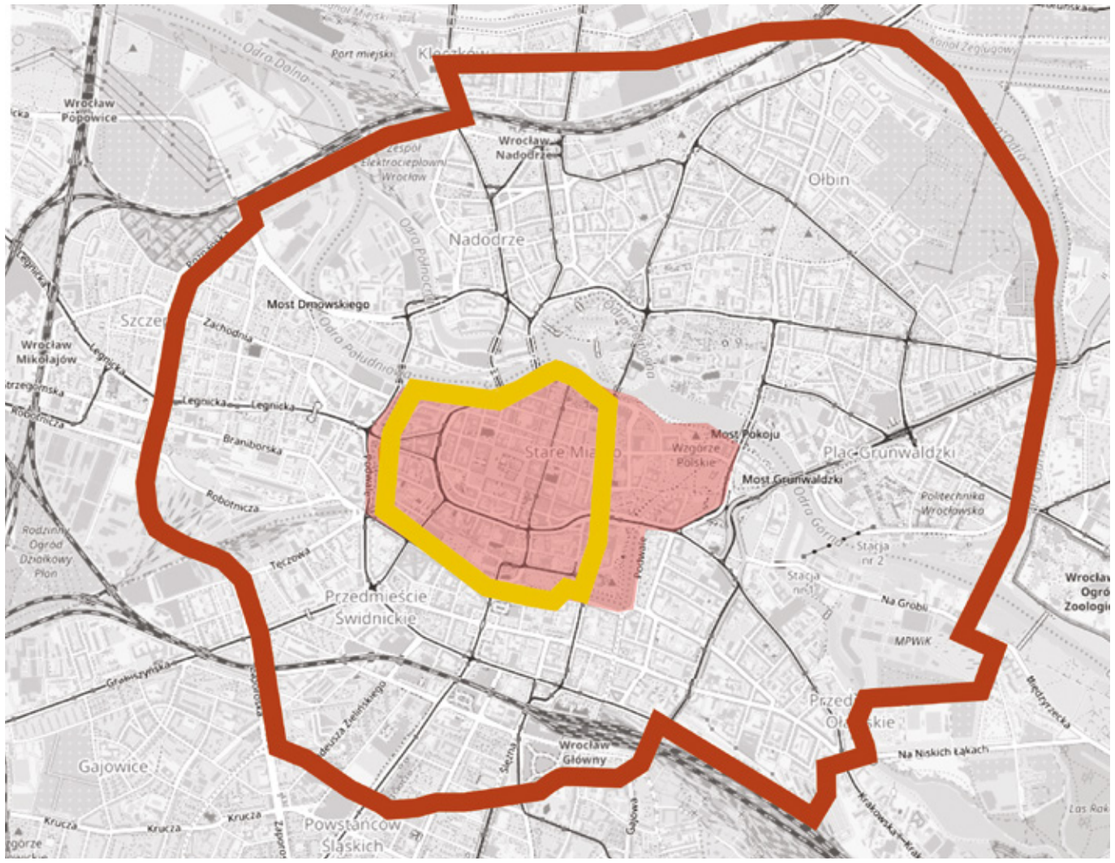
Deklaracja oficera pieszego pozwala na pewien optymizm. Jednakże jak na razie miasto w realizacji postawionych celów postępuje zbyt niezdecydowanie. Dobre praktyki pokazują, że urzędnicy wiedzą jak przeprowadzać pozytywne zmiany. Cieszą przystanki wiedeńskie czy umożliwianie pieszym przejścia w poziomie terenu. Z drugiej strony rozczarowują inwestycje w zakup przestarzałych tramwajów czy bardzo powolne tempo likwidacji istniejących barier. Czasem nawet zostają one utrwalone, jak w przypadku Zaułka Solnego.

“Zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta”

Czym jest centrum?

Według odpowiedzi z Biura Zrównoważonej Mobilności, obecnie żaden dokument nie reguluje granic obszaru centrum. Według urzędników w praktyce obejmuje on jednak obszar ograniczony Fosą Miejską, Odrą oraz osią ulic: Piaskowa-św. Katarzyny-Skargi. Urzędnicy przyznają, że takie granice centrum (w rozumieniu WPM) nie są wystarczające i powinny być rozszerzane. Możliwe to będzie, jak mówią, wraz z rozwojem oferty transportu zbiorowego oraz ograniczaniem indywidualnego transportu samochodowego — zgodnie z celami Wrocławskiej Polityki Mobilności.

Tymczasem według projektu nowego studium strefa centralna dostępności komunikacyjnej obejmuje centralny obszar miasta, sięgający dużo dalej niż granice Starego Miasta:



zasięg centrum w rozumieniu urzędników

zasięg strefy centralnej dostępności komunikacyjnej miasta wg projektu Studium 2017

obszar Starego Miasta

Działania podjęte w centrum po uchwaleniu Wrocławskiej Polityki Mobilności:

Przejście w poziomie wzdłuż ul. Świdnickiej przez trasę W-Z

Nowe przejście dla pieszych na wysokości ul. Zamkowej przez trasę W-Z i strefa piesza na ul. Zamkowej

Projektowane przejścia dla pieszych między przystankami Rynek (na trasie W-Z przy ulicach Ruskiej i Św. Mikołaja) oraz przez ul. Grodzką przy Moście Uniwersyteckim

Koordynacja zielonego światła na przejściach dla pieszych, by możliwe było pokonanie ich na raz:
- ul. Świdnicka przez trasę W-Z,
- przez trasę W-Z przy ul. Zamkowej/Gepperta,
- przez trasę W-Z przy ul. Krupniczej,
- przez trasę W-Z przy ul. Widok

Likwidacja części miejsc parkingowych na południowym chodniku trasy W-Z oraz zmiana parkowania na odcinku od ul. Widok do ul. Wierzbowej (równoległe zamiast na skos)

Strefa zamieszkania wraz z elementami małej architektury i zieleni na ul. Św. Antoniego

Zaniechania w centrum po uchwaleniu Wrocławskiej Polityki Mobilności

Brak priorytetu dla pieszych lub priorytet pozorny (niedziałająca strefa zamieszkania) na ważnych ciągach wschód-zachód:
- ul. Wita Stwosza-Rynek

- Rynek-Św. Mikołaja

- ul. Ruska od pl. Solnego do trasy W-Z

- brak koordynacji świateł na przejściach dla pieszych przez trasę W-Z wzdłuż ul. Ruskiej

- ul. Nożownicza (szczególnie odcinek od ul. Kuźniczej do ul. Więziennej)

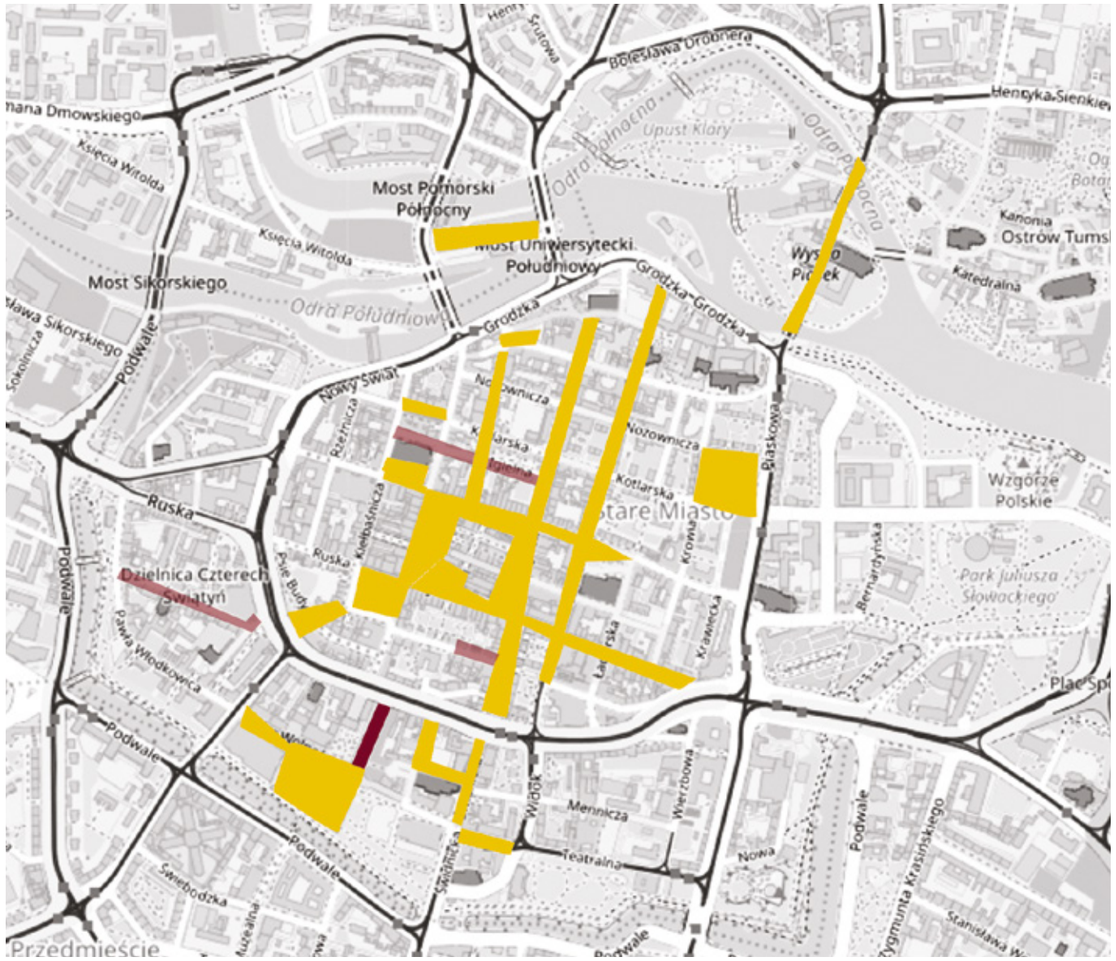
Brak priorytetu dla pieszych lub priorytet pozorny (niedziałająca strefa zamieszkania) na ważnych ciągach południe-północ:
- ul. Gepperta łącząca plac Wolności z pl. Solnym

- ul. Kiełbaśnicza, która niegdyś według planów urzędników miała być deptakiem

Przeszkody na ciągach pieszych:
- przykład 1: latarnia na północnym chodniku ul. Szajnochy
- przykład 2: elementy infrastruktury pośrodku chodnika pod NFM, obok schody:

- brak zastąpienia zlikwidowanych miejsc parkingowych inną infrastrukturą powoduje, że samo postawienie znaku zakazu nie do końca eliminuje parkowanie (przykład: trasa W-Z):

“Powiększanie stref dla pieszych, szczególnie w centrum miasta”



przestrzenie dla pieszych zaaranżowane do września 2013 (bez przestrzeni parków, Promenady Staromiejskiej i bulwarów)

przestrzenie dla pieszych zaaranżowane po wrześniu 2013

quasi przestrzenie piesze zaaranżowane po wrześniu 2013

Po uchwaleniu WPM urzędnicy wstrzymali tworzenie nowych przestrzeni dla pieszych. Skupiają się jedynie na wyznaczaniu stref zamieszkania (zwykle poprzez postawienie znaku), również poza centrum (strefa na rynku Psiego Pola, element kompleksowej przebudowy, została oddana w 2013 roku). Dlaczego to nie działa, piszemy na następnej stronie.

Na razie nie ma żadnych planów na nowe strefy całkowicie piesze!

“Dążenie do zapewnienia pieszym poczucia bezpieczeństwa podczas korzystania z przestrzeni z dominującym ruchem pieszych”

Zapis ten jest na tyle nieprecyzyjny, że trudno zweryfikować jego realizację. Przyjrzeliśmy się zatem strefom zamieszkania*.

**** Strefa zamieszkania***
pieszy może poruszać się swobodnie po całej udostępnionej do użytku przestrzeni; pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo przed pojazdami; obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/godz; parkowanie dozwolone jest jedynie w miejscach do tego wyznaczonych.

Przepisy nie są egzekwowane — zarówno te dotyczące prędkości, parkowania, jak i ustępowania pieszym pierwszeństwa.

ul. św. Jadwigi / mosty Młyńskie (

ul. św. Antoniego

Strefy zamieszkania są niedostatecznie oznaczone — w większości przypadków stosuje się jedynie znaki pionowe, które są słabo widoczne.

Fizyczny podział na chodnik oraz jezdnię nie pozwala pieszym korzystać swobodnie z całej dostępnej przestrzeni.

ul. Szewska

Psie Pole, Rynek

Przeanalizowane strefy zamieszkania nie spełniają swojej funkcji. O ich obecności świadczy jedynie słabo widoczny znak drogowy. W każdej z nich zaobserwowaliśmy łamanie przepisów dotyczących ograniczenia prędkości, parkowania oraz ustępowania pierwszeństwa pieszym, a nawet zakazu wjazdu (na ul. Szewskiej, św. Jadwigi i na Psim Polu).

Strefy w obecnej formie nie służą pieszym — nie mogą oni czuć się w nich dostatecznie bezpiecznie ani komfortowo. Działania miasta w tym obszarze oceniamy jako niewystarczające. Przestrzeni z uspokojonym ruchem powinno też pojawić się więcej.

Strefa zamieszkania w Wiedniu. Wyraźnie oznakowana, z ciągłością nawierzchni. Ani piesi, ani kierowcy nie mają wątpliwości, kto ma tutaj pierwszeństwo. Piesi mogą korzystać swobodnie z całej dostępnej przestrzeni.

“Zapewnienie przyjaznych dojść pieszych do przystanków transportu zbiorowego”

Przyjaznych dojść nie prowadzi się przejściami podziemnymi.
Jak już pisaliśmy — stanowią one poważną barierę dla pieszych. Schody znacznie wydłużają i utrudniają dojście do przystanku.

Przystanek Galeria Dominikańska

Przystanek Urząd Wojewódzki

Dwa przejścia dla pieszych - na czole i na końcu przystanku, znacznie ułatwiają dojście do niego.

Przystanek Arkady Capitol / ul. Bogusławskiego

fot. screen z http://geoportal.wroclaw.pl/mapy/ortofoto/

Przystanek Arkady Capitol / ul. Piłsudskiego

fot. screen z http://geoportal.wroclaw.pl/mapy/ortofoto/

Działania miasta w tym obszarze oceniamy pozytywnie. Pojawiły się przejścia naziemne na ul. Świdnickiej oraz na Rondzie Reagana. W przypadku podwójnego przystanku na wyspie wprowadza się dwa przejścia dla pieszych — na czole i końcu przystanku. Oprócz wymienionych wcześniej przykładów, takie rozwiązania zostały zaplanowane również w poniższych miejscach:

- na ul. Dubois koło ul. Pomorskiej,
- na ul. Bardzkiej przy kościele św. Ducha,
- na ul. Grabiszyńskiej przy ul. Pereca.

Oprócz tego pojawiają się także przystanki wiedeńskie ułatwiające wsiadanie do pojazdów MPK, m.in. na ulicach Krupniczej i Curie-Skłodowskiej.

“Dostosowywanie drogowej sygnalizacji świetlnej do potrzeb pieszych, w tym seniorów i osób niepełnosprawnych”

Na jakość ruchu pieszego ogromny wpływ mają ustawienia sygnalizacji świetlnej, szczególnie na przejściach znajdujących się w pobliżu przystanków komunikacji miejskiej oraz w centrum.
Amerykańskie badania pokazują, że maksymalny akceptowalny czas oczekiwania na zielone światło na przejściu dla pieszych wynosi 40 sekund. Po tym czasie znacząco wzrasta prawdopodobieństwo przejścia na świetle czerwonym. Długie oczekiwanie na zielone ma więc nie tylko przełożenie na komfort pieszych, ale także na bezpieczeństwo ruchu. W lutym 2016 r. członkowie Akcji Miasto dokonali pomiarów długości świateł na 40 skrzyżowaniach we Wrocławiu. W sierpniu 2017 r. powtórzone zostały pomiary na losowo wybranych 10 skrzyżowaniach, czyli ponad 50 przejściach dla pieszych.

Najważniejszy wniosek: mimo iż między pomiarami długość światła zielonego dla pieszych na kilkunastu przejściach została zwiększona, wciąż większość przejść we Wrocławiu wydaje się mieć światła ustawione priorytetowo dla ruchu samochodowego.

Złe (i wciąż częste) przykłady rozwiązań na skrzyżowaniach

Skrzyżowanie ulic Kościuszki i Dworcowej

Przejście o długości ok. 11,4 m ma ustawione 5 s światła zielonego i 4 s światła zielonego migającego. W tym miejscu wiele osób, głównie starszych i z ograniczoną mobilnością, ma problem z przejściem pasów przed zakończeniem wyświetlania zielonego sygnału. Jest to przejście na jednej z najpopularniejszych dróg od dworca PKP do Rynku — uczęszczane tłumnie przez mieszkańców i turystów.

Skrzyżowanie ulic Skłodowskiej-Curie i Nauczycielskiej

W ciągu ulicy Skłodowskiej-Curie piesi trafiają na podwójne przejście przy stacji benzynowej i wyjeździe z parkingu Pasażu Grunwaldzkiego. Światło czerwone wymusza na nich oczekiwanie zazwyczaj ok. minuty lub dłużej, ponieważ na raz obydwie zebry przejść można tylko przez 22 sekundy w całym cyklu (120 s). Dodatkowo długie oczekiwanie odbywa się przy bardzo ruchliwej ulicy i stacji benzynowej, a piesi często obserwują tutaj, jak z pobliskiego przystanku odjeżdża ich środek transportu.

Skrzyżowanie ulic Szczytnickiej i Wyszyńskiego

Na potrójnych przejściach światła zielone są ustawione w taki sposób, że tylko w bardzo szybkim, nienaturalnym tempie można przejść wszystkie zebry za jednym razem. Ale jest to możliwe tylko w jednym kierunku i pod warunkiem rozpoczęcia przechodzenia wraz ze zmianą świateł. Ponieważ przy jednym z tych potrójnych przejść znajduje się przystanek tramwajowy, często dochodzi tam do nielegalnego przechodzenia pieszych na świetle czerwonym.

CHODNIKI

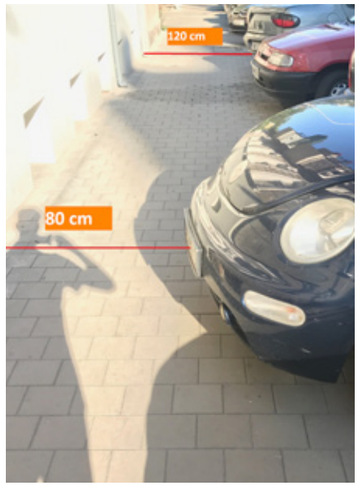
“Ochrona przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele oraz zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych”

Od momentu wprowadzenia WPM minęły 4 lata. Niezwykle istotne jest, by wszystkie nowe inwestycje podtrzymywały praktyki wskazane w WPM, szczególnie przy gruntownych remontach lub przebudowach. Ważne jest sprawdzanie projektów z założeniami WPM od momentu pierwszych planów do końcowego etapu realizacji. Jeśli zaniecha się uważnego sprawdzenia nowych projektów na zgodność z WPM, problemy dla pieszych mogą pojawić się tam, gdzie ich być nie powinno lub mogłyby być z łatwością zniwelowane już na etapie planowania inwestycji. Naszym celem, było pokazanie kilku przykładów, gdzie problemy powstały, jednak możliwe były do zniwelowanie bez wysokich nakładów i wysiłku, stosując się jedynie do WPM przy planowaniu i monitorowaniu realizacji projektów. Przykłady gruntownych inwestycji (ul. Lwowska - 2016 r., ul Wierzbowa - 2017 r.) dotyczą ścisłego centrum jak i dalszej części miasta.

ZDIUM“ Większość kierowców zatrzymuje się na części przeznaczonej do parkowania. Miejmy nadzieję, że nieliczne wyjątki znikną po wprowadzeniu oznakowania poziomego”. Post ZDiUM, Facebook 10.06.2016, po oddaniu inwestycji na ul. Lwowskiej

W rzeczywistości kierowcy zatrzymują się na chodnikach, bo nie mają żadnych ograniczeń. Przy realizacji inwestycji o tym nie pomyślano (post powyżej). Zaleca się stosowanie ograniczników, nie pozwalających najechać na chodnik, parkowanieć przy pasach dla pieszych, wyjściachć z budynków itd.

Zdjęcia (od lewej): ul. Lwowska; sierpień 2017 r. 08; 1. samochód pośrodku chodnika; 2. samochód na pasach; 3. 80 cm dla pieszego, ignorowanie linii parkowania



“Dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników i ciągów pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem wygody i bezpieczeństwa przemieszczania się osób o ograniczonej sprawności.”

Pieszych należy informować o barierach na drodze m.in. poprzez progi i nawierzchnie o innej fakturze oraz eliminować miejsca niebezpieczne (strome chodniki, krzywe krawężniki, spady chodnika do poziomu jezdni).

Poniżej przykłady, przeoczeń skutkujących brakiem ułatwień na przejściach dla pieszych (brak spadów, wysokie krawężniki) i pozostawianie miejsc niebezpiecznych oraz niewygodnych dla pieszych, przy projektowaniu i realizacji nowych inwestycji.

Zdjęcia (od lewej): ul. Lwowska; sierpień 2017 r.; 1. stromy śliski spad 25 cm wyżej niż nawierzchnia drogi; nieoznakowane ostre, wystające schody; 3. element niebezpieczny na chodniku (puszka z bezpiecznikami), słupek jest nieoznakowany i nie zabezpieczony.

“Dbanie o wdrażanie WPM i realizację nowych inwestycji w mieście Wrocław zgodnie z jej założeniami również wobec podmiotów zewnętrznych ingerujących w infrastrukturę miasta”

Podmioty zewnętrzne/podwykonawcy realizujący inwestycje dla miasta Wrocław nie znają dobrze wytycznych, według których powinno się realizować remonty oraz nowe inwestycje. Poniżej ul. Wierzbowa, która została odnowiona przez podmiot zewnętrzny po wprowadzeniu WPM. Niestety komfort i bezpieczeństwo pieszych nie jest zapewnione, chociaż nie wymagałoby to wysokich nakładów inwestycyjnych i dużych zmian w układzie ulicy.

ul. Wierzbowa; sierpień 2017 r.; 1. brak słupków = auta na chodniku = brak miejsca dla pieszych; 2. kierowca nie widzi pieszych, brak progu zwalniającego, brak progów ostrzegawczych; 3. utrudnione wejście do Rzecznika Praw Obywatelskich — próg, kratka

Najważniejsze czynniki wpływające na komfort i bezpieczeństwo poruszania się, które należy sprawdzać przy realizacji nowych inwestycji i remontów:
- miejsce na chodnikach dla pieszych / słupki ograniczające parkowanie,
- swobodne przejście przez ulicę / spady, niwelowanie różnic między chodnikiem a jezdnią,
- swobodne poruszanie się osób o ograniczonej mobilności / unikanie łupanej kostki brukowej, ostrych krawężników, wystających elementów,
- funkcja informacyjna / progi ostrzegawcze przed pasami, nawierzchnia ostrzegawcza przed elementami niebezpiecznymi (słupy, wystające murki, schody itp.).

PODSUMOWANIE

Założenia zawarte w WPM nt. pieszych są słuszne. Jakie działania są potrzebne, aby uznać, że te cele są realizowane?

Zwiększenie stref pieszych w centrum, rozumianym w granicach przedstawionych w projekcie nowego studium zagospodarowania przestrzennego. W tym aspekcie zapisy WPM są wprost zignorowane. Od pięciu lat w ścisłym centrum nie powstała strefa dla pieszych z prawdziwego zdarzenia. Na swoją szansę czekają ulice Ruska, Św. Mikołaja, Odrzańska, Wita Stwosza czy Gepperta. Należy opracować harmonogram tworzenia nowych stref częściowo lub całkowicie pieszych oraz zapewnić ich finansowanie w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym.

Dbałość o istniejące strefy zamieszkania. Sytuacja nawet w ścisłym centrum bywa kuriozalna i często niebezpieczna, a działania Straży Miejskiej niewystarczające. Potrzebne jest lepsze oznakowanie stref, fizyczne wymuszania odpowiedniego zachowania na kierowcach poprzez wprowadzenie elementów uspokajania ruchu takich jak szykany, progi, wysepki, zieleń. Niezbędne jest także odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni dla nowych stref — bez wprowadzania standardowego podziału pomiędzy chodnik i jezdnię.

Sygnalizacja nadająca priorytet pieszym. Dostosowanie długości światła zielonego do możliwości fizycznych osób starszych i o ograniczonej mobilności, lepsze koordynowanie światła zielonego na podwójnych i potrójnych przejściach, skracanie lub dzielenie cykli świetlnych w szczególnie newralgicznych miejscach, np. w pobliżu przystanków komunikacji miejskiej. Potrzebę pracy nad sygnalizacją również dostrzega oficer pieszy, więc tym bardziej efektów oczekujemy wkrótce.

Dalsza likwidacja przejść podziemnych i kładek. Wiele dobrej pracy zostało już wykonanej, a przykłady to Rondo Reagana lub przejście Świdnickie. W planach jest likwidacja kładki na ul. Grabiszyńskiej. Pozostanie wtedy raptem kilka przejść podziemnych i kładek - liczymy na to, że miasto będzie odważnie kontynuowało realizację zapisu WPM o preferowaniu przejść w poziomie terenu.

Przestrzeganie standardów pieszych dotyczących nawierzchni. Jakość chodników w wielu miejscach jest barierą dla osób o ograniczonej mobilności.

Monitoring nowych inwestycji pod kątem zgodności z WPM. Cały proces inwestycyjny, czyli projektowanie, konsultacje, wykonanie i odbiór, musi odbywać się w imię zasad zawartych w WPM. Rekomendujemy określenie konkretnych sposobów jego weryfikacji.

Prowadzenie statystyk i analiz: ruchu pieszych, czasu oczekiwania na zielone i koordynacji świateł w newralgicznych miejscach.

ŹRÓDŁA

Gehl J., 2009, *Życie między budynkami Użytkowanie przestrzeni publicznych* Wydawnictwo Ram

Odpowiedzi z Urzędu Miejskiego na wnioski o informację publiczną

Rozmowy z oficerem pieszym z Urzędu Miejskiego, Tomaszem Stefanickim

AUTORZY FOTOGRAFII I TEKSTU:

Łukasz Kopeć
Sandra Domańska
Justyna Kandulska
Włodzimierz Lewandowski
Aleksandra Zienkiewicz

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:

Agnieszka Bocheńska-Niemiec (Dobre Kreski)

Wrocław, grudzień 2017 r.

STAŃ SIĘ CZĘŚCIĄ POZYTYWNYCH ZMIAN

To dzięki wpłatom od osób takich jak Ty, możemy działać skutecznie. Pomóż nam realizować nasze wspólne cele!

Numer konta
83 1140 2004 0000 3902 7553 6628
tytuł przelewu: Darowizna na cele statutowe
Stowarzyszenie Akcja Miasto
Kniaziewicza 12/4
50-454 Wrocław
http://www.akcjamiasto.org/darowizna/