Analiza piesza Przedmieścia Oławskiego

Aleksandra Zienkiewicz

AKCJA MIASTO
eea grants
FUNDACJA BATOREGO
Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

Przedmieście Oławskie

Niniejsze opracowanie obejmuje tylko część osiedla Przedmieścia Oławskiego (zgodnie z uchwałą XX/419/16 zmieniająca uchwałę nr XX/110/91 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie podziału Wrocławia na osiedla), ograniczony fosą miejską, Odrą, Oławą, linią kolejową i ul. Dworcową - tj. teren, który jest znany powszechnie jako Przedmieście Oławskie. Reszta formalnego osiedla należy do tradycyjnych części miasta Rakowiec i Bierdzany.

Osiedle zabudowane jest głównie XIX-wiecznymi i wczesnymi XX-wiecznymi kamienicami, a także powstającymi od początku lat 90. XX wieku plombami, wypełniającymi puste działki. Analiza koncentruje się zwłaszcza na okolicach ul. Traugutta, która stanowi funkcjonalną oś osiedla, mimo położenia po jego północno-wschodniej stronie.

Osiedle poza funkcją mieszkaniową wypełnia także pewne funkcje centralne. Istnieją na jego terenie instytucje o randze ponadlokalnej, m.in. Muzeum Etnograficzne, Urząd Marszałkowski, Urząd Wojewódzki, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, Wrocławska Szkoła Jazzu i Muzyki Rozrywkowej, Wojewódzki Zespół Specjalistycznej Opieki Zdrowotnej, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także szereg szkół ponadgimnazjalnych, które często uczęszczane są przez uczniów spoza obszaru.

Zgodnie z wizją Urzędu Miejskiego Wrocławia, do 2018 r. planowany jest pierwszy etap rewitalizacji osiedla. Postulowalibyśmy włączyć do projektu rewitalizacji także kwestie ruchu pieszego i bezpieczeństwa pieszych.

Podobna zmiana planowana była na Nadodrzu; osiedlu, które wcześniej (w latach 2007-15) było przedmiotem działań rewitalizacyjnych. W ramach programu rewitalizacji miało zostać zorganizowane także tzw. uspokojenie ruchu, obejmujące też uregulowanie parkowania i ułatwienia dla ruchu rowerowego. Niestety, do tej pory nie została zrealizowana koncepcja, która powstała w Wydziale Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego.

Problematyka piesza

Przez lata kwestia piesza nie była tematem dyskusji o mieście. Dopiero od dwóch-trzech lat pojawia się jako temat debaty o mieście, co należy wiązać z działalnością ruchów miejskich, większą obecnością niepełnosprawnych, a także zrozumieniem wagi ruchu pieszego zarówno dla życia społeczno-gospodarczego miasta, jak i dla jakości życia poszczególnych jednostek.

Problematykę pieszych podejmuje Wrocławska Polityka Mobilności; dokument strategiczny uchwalony w 2013 r. przez Radę Miejską Wrocławia, który ma zamiar kreować nowy trend w transportowych działaniach gminy. Głównym celem jest odwrócenie procesu dominacji samochodu nad innymi środkami transportu.

Wrocław jako pierwsze polskie miasto powołał też stanowisko „oficera pieszego", urzędnika który ma zajmować się kwestią przechodniów i kreować przyjazną pieszym przestrzeń publiczną.

Przedmieście Oławskie jest dobrym miejscem dla rozwijania ruchu pieszego. Po pierwsze, niewielkie odległości między domem a placówkami usługowymi skłaniają mieszkańców do korzystania z podróży pieszych. Możliwe jest także szybkie przejście między osiedlem a Starym Miastem, które pełni funkcję centrum.

Z uwagi na duży udział seniorów w składzie mieszkańców osiedla, problematyka piesza jest kwestią wymagającą szybkich zmian. Dla osób starszych trudności w poruszaniu się są bowiem szczególnie dotkliwe.

Politykę pieszą należy wiązać też z problematyką rodzinną. Rodzice z wózkiem również są osobami, które są szczególnie czułe na bariery w ruchu pieszym.

Fot. 1. Wysoki krawężnik przy przejściu dla pieszych, ul. Komuny Paryskiej; autor: Aleksandra Zienkiewicz

Ul. Traugutta

Mimo że nie istnieją we Wrocławiu badania ruchu pieszego, niewątpliwie to główny ciąg pieszy Przedmieścia Oławskiego. Jest także głównym korytarzem komunikacji zbiorowej (linie tramwajowe nr 3 i 5), z przystankami zlokalizowanymi przy pl. Wróblewskiego, pl. Zgody i na skrzyżowaniu z ul. Na Niskich Łąkach.

Niekorzystne zmiany przyniósł remont, wykonany przez Zarząd Dróg i Komunikacji w 1997 r. Zlikwidowane zostały przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniach z ul. Mierniczą i Prądzyńskiego (zapewne w celu zwiększenia przepustowości ul. Traugutta), a w zamian za to powstały przejścia pomiędzy skrzyżowaniami Mierniczej i Prądzyńskiego oraz Prądzyńskiego i pl. Zgody.

Przerwano w ten sposób naturalny ciąg pieszy, prowadzący od ul. Na Grobli przez kładkę nad Oławą, ul. Szybką i Prądzyńskiego. Przerwany jest też potencjalny ciąg pieszy między ul. Mierniczą a jej planowanym (w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego) przedłużeniem. Obecnie, z uwagi na realizację części inwestycji na terenie byłego Wrocławskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania, możliwe jest przejście przez ten teren do wybrzeża Oławy. Taki ciąg stanowić może alternatywę dla przejścia między ul. Mierniczą a wybrzeżem Słowackiego.

Drugim problemem jest również nienaturalnie krótki sygnał światła zielonego, zwłaszcza na skrzyżowaniach, a także długi czas oczekiwania pieszego na to światło. Wynika to z tego, że na ul. Traugutta system ITS - zgodnie ze specyfikacją - wspiera tylko i wyłącznie ruch samochodowy (z uwagi na obecny brak separacji ruchu tramwajowego i samochodowego).

Szczególnie negatywne rozwiązanie zastosowano na skrzyżowaniu ul. Traugutta z Żabią Ścieżką i pl. Zgody. Tam bowiem zupełnie osobne światło otrzymuje relacja lewoskrętna z ul. Zgodnej, które na długi relatywnie czas „wycina" światło pieszych na przejściu przez ul. Traugutta przy ul. Żabia Ścieżka. Jest to dyskryminacja pieszych, nieuzasadniona pozycją ul. Zgodnej i powinna być rozwiązana zgodnie z interesem wszystkich użytkowników miasta, a nie tylko wybranej grupy.

Parkowanie na chodnikach

To najbardziej widoczny problem dla pieszych obecny na obszarze Przedmieścia Oławskiego. Parkowanie, które zabiera chodnik jako naturalne miejsce poruszania się, jest często niezgodne z prawem.

Parkowanie to jest szczególnie problematyczne w następujących miejscach:

* ul. Więckowskiego (między Kościuszki a Traugutta) - parkowanie prostopadłe częściowo na chodniku

* ul. Zgodna - parkowanie prostopadłe częściowo na chodniku; parkowanie pomiędzy słupkami

* ul. Miernicza - parkowanie prostopadłe częściowo na chodniku

* ul. Komuny Paryskiej (między Krasińskiego a Pułaskiego) - parkowanie prostopadłe częściowo na chodniku

* ul. Komuny Paryskiej (między Prądzyńskiego a Pułaskiego) - parkowanie równoległe w dwóch rzędach: na jezdni i na chodniku, i prostopadłe częściowo na chodniku

* ul. Świstackiego po obu stronach - parkowanie prostopadłe w całości lub w części na chodniku

* ul. Brzeska po obu stronach - parkowanie prostopadłe częściowo na chodniku.

W ramach równoważenia polityki transportowej, nie powinno być zgody władz miejskich na takie parkowanie. Jako miejsce postoju samochodów powinny być wyznaczone szerokie jezdnie, które mogą pomieścić samochody. Dodatkowym atutem będzie niższa prędkość jazdy aut tam, gdzie teraz mogą się rozpędzać.

Na wymienionych wyżej ulicach należałoby zastosować parkowanie na jezdni równoległe lub skośne. Więcej miejsc parkingowych uzyskać można, ustanawiając ulice jako jednokierunkowe, przy dopuszczeniu ruchu rowerowego w przeciwnym kierunku.

Chodniki powinny być zaś chronione przez fizyczne środki ochrony: słupki lub separatory. Praktyka wskazuje, że samo oznakowanie nie wystarcza do jego przestrzegania, a służby miejskie mają ograniczoną zdolność reagowania na łamanie prawa.

Fot. 2. Parkowanie na chodniku, ul. Więckowskiego; autor: Aleksandra Zienkiewicz

Fot. 3. Parkowanie na chodniku, ul. Brzeska; autor: Aleksandra Zienkiewicz

Plan podobnych zmian istniał w odniesieniu do części Nadodrza, o czym mowa była w punkcie 1. Podobne rozwiązanie było też zastosowane w okolicach pl. Muzealnego, w ramach projektu uspokajania ruchu i porządkowania parkowania w 2015 r. w związku z otwarciem parkingu podziemnego pod Narodowym Forum Muzyki.

Rowerzyści

Problemem pieszych jest ruch rowerowy wzdłuż ul. Traugutta, który odbywa się często po niezbyt szerokim chodniku. Ruch ten wzmocnił się po uruchomieniu w 2015 r. stacji Wrocławskiego Roweru Miejskiego w trzech lokalizacjach na Przedmieściu Oławskim. Głównym powodem korzystania przez rowerzystów z chodnika jest niebezpieczna sytuacja na ul. Traugutta i olbrzymi ruch samochodów na tej drodze.

Rozwiązaniem jest nie eliminacja ruchu rowerowego albo szykanowanie rowerzystów, ale stworzenie bezpiecznej infrastruktury rowerowej. Ruch rowerowy, jako zeroemisyjny i prozdrowotny, powinien być promowany jako sposób poruszania się po mieście. Droga rowerowa powstała tu w ramach ogólnomiejskiego programu budowy w latach 20. XX w. i istniała do 1997 r.

Powinna ona zostać przywrócona na całym odcinku między pl. Wróblewskiego a ul. Na Niskich Łąkach. Optymalną wizją byłyby dwie jednokierunkowe drogi po obu stronach ulicy. Niestety, obecnie obowiązujące studium zagospodarowania Wrocławia z 2010 r. nie przewiduje podobnej trasy rowerowej (w przeciwieństwie do studium z 1997 r.). Wniosek o jej wyznaczenie został zgłoszony w ramach prac nad nowym Studium przez koalicję wrocławskich stowarzyszeń: Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia, Towarzystwa Benderowskiego i Akcję Miasto.

Projekt budowy jednokierunkowej trasy rowerowej w stronę centrum (między pl. Zgody a pl. Wróblewskiego) został zgłoszony do Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego w 2015 r. Został odrzucony zarówno w wersji pierwszej, która obejmowała likwidację zatoki parkingowej między ul. Żabią Ścieżką a ul. Szybką, jak i tylko uwzględniający likwidację trzech miejsc parkingowych w okolicach przeciwległych do wlotu ul. Mierniczej.

Budowa drogi rowerowej z pewnością wymagałaby likwidacji zatoczek parkingowych. Takie rozwiązanie byłoby zgodne z zasadą preferowania ruchu rowerowego, określoną we Wrocławskiej Polityce Mobilności, zgodnie z którą ruch rowerowy jest - po komunikacji zbiorowej - drugą podstawą transportu we

Wrocławiu.

Rozwiązaniem, które odzyskiwałoby część miejsc postojowych, byłoby urządzenie dodatkowych miejsc parkingowych np. na ul. Mierniczej (zgodnie z punktem 5).

Pasy lub drogi rowerowe konieczne są także wzdłuż ul. Kościuszki, na odcinku między ul. Na Niskich Łąkach a ul. Pułaskiego (w stronę centrum) oraz na odcinku między ul. Dworcową a ul. Na Niskich Łąkach (w stronę Księża Małego).

Rozwiązaniem mogłoby być też wyznaczenie dróg rowerowych na części chodnika, wraz z przesunięciem parkowania na jezdnię. Budowa jednokierunkowej drogi rowerowej o szerokości 1,5 m, tj. węższej niż szerokość samochodu, i tak pozwoli odzyskać część przestrzeni dla pieszych.

Plac Społeczny

Częścią Przedmieścia Oławskiego jest tzw. pl. Społeczny (nazwa nieformalna), położony w okolicach ul. Traugutta, Mazowieckiej i mostu Grunwaldzkiego. To miejsce w większości niezabudowane, a zajęte przez mocno ekstensywny węzeł komunikacyjny.

Komunikacja piesza odbywa się na tym placu przez przejście podziemne, które jest miejscem rzadko uczęszczanym, nieestetycznym, uznanym za niebezpieczne. Prosta likwidacja nie jest jednak rozwiązaniem: okolica wymaga całkowitej zmiany i stworzenia śródmiejskiej dzielnicy.

Władze miejskie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego zaplanowały budowę tunelu pod pl. Społecznym. Jego realizacja jest zdecydowanie nieralna. Celem władz powinno być zmniejszanie ruchu i przenoszenie go do komunikacji zbiorowej, a także w pewnym zakresie rowerowej. Rozwiązaniem jest polepszenie standardu (szybkości, częstotliwości) komunikacji zbiorowej, w tym np. pełen priorytet na skrzyżowaniach.

Od lat problemem jest brak przejścia nadodrzańskim bulwarem po stronie Przedmieścia Oławskiego, w okolicy pl. Społecznego. W ramach przebudowy bulwaru Xawerego Dunikowskiego powstała kładka pod mostem Pokoju, między bulwarem Dunikowskiego a bulwarem Kaczyńskich. Brakuje jednak przejścia przy pl. Grunwaldzkim, a nie przewidziano tam budowy kładki pod mostem.

Przejście naziemne zostało zgłoszone do Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego i zaakceptowane przez Urząd Miejski Wrocławia, nie uzyskało jednak wymaganej liczby głosów. Należałoby je wpisać do planów budżetowych Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego.

W ramach projektów rewitalizacji Przedmieścia Oławskiego zapisano rewitalizację Wybrzeża Słowackiego. Po realizacji, łącznie z nabrzeżem Oławy (pkt 8) będzie częścią wielokilometrowego ciągu od Arsenału (przez ul. Grodzką). W drugą stronę - kontynuowany może być przez teren dawnego szpitala przy pl. Jana Pawła II i planowany przez magistrat bulwar wzdłuż ul. Sikorskiego - aż do Kozanowa i Pilczyc (ujście Ślęzy). Stworzy to atrakcyjny ciąg pieszy, który będzie mógł służyć również celom transportowym, nie tylko spacerowym.

Nawierzchnia chodników

Nawierzchnią ciągów pieszych na Przedmieściu Oławskim w dużej mierze jest przedwojenna kostka. Niestety, w wielu miejscach nie zachowało się oryginalne ułożenie. Jest też dewastowana przez parkujące samochody.

Konieczna jest identyfikacja miejsc niekorzystnych dla pieszych. Warto jednak działać w kierunku zachowania zabytkowej kostki w terenie zabytkowym. Wymaga jednak wyszlifowania, by była równa, a także ułożenia na nowo.

Fot. 4. Stan nawierzchni chodnika na ul. Świstackiego; autor: Aleksandra Zienkiewicz

Brak przejścia nabrzeżem Oławy

Rzeka Oława jest teoretycznie miejscem rekreacji dla mieszkańców Przedmieścia Oławskiego. Obecnie nie pełni tej funkcji, głównie przez brak dostępności w wielu miejscach. W ramach prac rewitalizacyjnych dla tego terenu przygotowany jest plan odnowy.

Warto uwzględnić w nim także potrzeby pieszych:

a.) nawierzchnię zarówno estetyczną, jak i funkcjonalną (np. lekko chropowate płyty granitowe lub Terra Way)

b.) wyodrębnienie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów (którzy otrzymaliby wygodne i bezpieczne bo osobne miejsce)

Należy tak projektować wszelkie prace, żeby ochronić wszelkie możliwe drzewa.

Przejścia przez podwórka

Charakterystyczne dla Przedmieścia Oławskiego są dość duże kwartały zabudowy. Piesi mogą korzystać z licznych skrótów przez podwórka (np. z pl. Zgody na Komuny Paryskiej). Na podwórkach brakuje jednak oświetlenia, dlatego są niebezpieczne w nocy.

Są też rozjeżdżane przez samochody, a także używane jako wielkie dzikie parkingi. Ten sposób wykorzystania powinno się ograniczać do określonych części podwórek. Piesi powinni otrzymać przejścia wolne od ruchu i parkowania samochodów.

Regulacja parkowania może doprowadzić do zmniejszenia łącznej liczby miejsc parkingowych. Wtedy należałoby wyznaczyć część miejsc jako dostępnych tylko dla mieszkańców, by zapewnić im stałe miejsca, niezajmowane przez przyjezdnych. Warto jednak podkreślić, że presja parkingowa w okolicy zmniejszyła się po przeniesieniu szpitala im. Marciniaka na Stabłowice.

Fot. 5. Skrót przez podwórko z pl. Zgody na ul. Komuny Paryskiej; autor: Aleksandra Zienkiewicz

Pułaskiego

W ramach przebudowy ul. Pułaskiego w 2010 r. zlikwidowano jedno z przejść na skrzyżowaniu tejże ulicy i ul. Kościuszki (po stronie południowej). Taka decyzja świadczy o pogarszających się w ostatnich 25 latach warunkach dla pieszych, które dopiero w ostatnich latach wracają do równowagi.

Należy domagać się powrotu tego przejścia. Przerwanie przejścia pieszego wzdłuż ważnej ulicy, jaką jest ul. Kościuszki, powinno nie być w przyjaznym pieszym mieście akceptowane.

Brakuje też przejścia dla pieszych na przedłużeniu ul. Worcella. To połączenie będzie istotne zwłaszcza w przypadku przeznaczenia Ogrodów Bonifratrów pod publiczny zieleniec.

Pozytywnie należy ocenić chodnik przy zachodniej części ul. Pułaskiego, gdzie zastosowano w miarę wygodne płyty betonowe, a także osobną, asfaltową drogę rowerową. Niekorzystne jest jednak otoczenie: teren przeznaczono jedynie pod miejsca parkingowe, nie zasadzono potrzebnych w tym miejscu drzew (które nota bene, zostały przewidziane przez obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego).

Brak przestrzeni publicznej

W przeciwieństwie do np. Nadodrza, na Przedmieściu Oławskim nie ma zbyt wielu skwerów. Jedyną przestrzenią o tym charakterze jest właściwie tylko skwer przy ul. Krasińskiego i Podwalu. Warto wykreować inne miejsca spotkań, rekreacji i zieleni.

Przestrzenią publiczną mógłby być np. „Rynek Przedmieścia Oławskiego", który może powstać na skrzyżowaniu Zgodnej, Komuny Paryskiej i Kościuszki. Dzisiaj jest już ogrodzony słupkami. Akcja Miasto, Towarzystwo Benderowskie i Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia postulowały, by podobny projekt znalazł się w Lokalnym Programie Rewitalizacji. Projekt powinien obejmować również zieleń: zasadzenie drzew, a także donice z kwiatami. Obok stacji transformatorowej mógłby powstać niewielki pawilon dla kawiarni, a także miejsca aktywności społecznej.

Pod przestrzeń publiczną nadaje się także „Ogród Bonifratrów", który jest częścią zabytkowego założenia. Częścią projektu powinno być: ustawienie ławek, zasadzenie nowych drzew i krzewów na zdegradowanym terenie przy ul. Komuny Paryskiej.

Fot. 6. Skrzyżowanie Zgodnej, Komuny Paryskiej i Kościuszki, potencjalne miejsce na przestrzeń publiczną Przedmieścia Oławskiego; autor: Aleksandra Zienkiewicz

Zanieczyszczenie powietrza

Zanieczyszczenie powietrza to jeden z poważnych wyzwań dla miasta, debata o którym rozpoczęła się na dobre w 2015 r. Poważne zanieczyszczenie jest także problemem dla pieszych, którzy narażeni są bezpośrednio na dym z kominów, powodujący tzw. niską emisję.

Niestety, nie istnieją mapy zanieczyszczeń opartych na danych zbieranych w poszczególnych dzielnicach, jako że istnieją obecnie we Wrocławiu jedynie dwie automatyczne stacje pomiaru (mimo zapowiedzi władz magistratu, że powstanie pięć dodatkowych). Z map opracowanych na podstawie prognoz wynika, że Przedmieście Oławskie (podobnie jak i całe miasto, a zwłaszcza śródmieście), jest obszarem przekroczenia średniorocznych norm pyłów zawieszonych i benzo(a)pirenu.

Konieczne jest podjęcie działań, które zmniejszą dwa podstawowe źródła problemu zanieczyszczeń. Po pierwsze - z zakresu energetyki, które skupią się na eliminacji palenia paliw stałych. Fundusze na ten cel są ujęte m.in. w Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020 r. Do ich skutecznego wydawania mogłaby skłaniać uchwała antysmogowa (podejmowana na podstawie ustawy - Prawo ochrony środowiska), która powinna zupełnie wyeliminować węgiel i drewno w śródmieściu Wrocławia.

Po drugie - z zakresu transportu. Za podstawę ekologicznego myślenia o transporcie w mieście należy uznać komunikację zbiorową. Jej obecna oferta na Przedmieściu Oławskim jest niewystarczająca w stosunku zarówno do potrzeb, jak i zwłaszcza w stosunku do perspektyw rozwoju.

Konieczne jest co najmniej podjęcie następujących działań:

a.) uruchomienie drugiej linii tramwajowej wzdłuż ul. Pułaskiego. Obecnie kursuje tylko jedna linia, zatem przez pewną część dnia obowiązuje takt co 20 minut, który jest wysoce niezadowalający.

b.) wzmocnienie alternatywnego wobec Traugutta ciągu Komuny Paryskiej/Kościuszki, który dzisiaj ma niewystarczającą ofertę przewozową (autobusy 114 i 120). Można to osiągnąć np. przez przedłużenie linii 112/113 z Dworca Głównego PKP.

c.) wzmocnienie linii nocnej 243, która obecnie kursuje co godzinę (co najmniej w nocy z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę). Trudno uznać komunikację kursującą co godzinę za dobrą ofertę, nawet w porze nocnej. Kurs co pół godziny to absolutne minimum, akceptowalne dla spontanicznego pasażera.

d.) wydzielenie torowiska wzdłuż całej ul. Krakowskiej tak, aby tramwaje ul. Traugutta kursowały zgodnie z rozkładem.

Komunikacja międzydzielnicowa

Warto zwrócić uwagę na piesze połączenie Przedmieścia Oławskiego (centralnie położonej dzielnicy) z innymi częściami miasta.

*** Komunikacja z Hubami**

Od lat nie istnieje kładka nad terenami kolejowymi, łącząca ul. Świstackiego z ul. Paczkowską. Obecnie, pieszy chcąc dostać się na teren Hub, musi nadrabiać drugi, idąc pod wiaduktem przy ul. Pułaskiego. Należałoby przywrócić przejście na przedłużeniu Świstackiego, możliwe że w powiązaniu z przystankiem Szybkiej Kolei Miejskiej/Aglomeracyjnej, który obsługiwałby okolicę.

*** Komunikacja z okolicami pl. Grunwaldzkiego**

Pl. Grunwaldzki to nie tylko wielki węzeł komunikacyjny, ale i centrum usługowe, a także największy we Wrocławiu ośrodek akademicki. Dawniej planowana była kładka nad Odrą na przedłużeniu ul. Norwida i ul. Szybkiej.

Niestety, wbrew głosom m.in. Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia i Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej Politechnika Wrocławska z niejasnych przyczyn zdecydowała się (za zgodą Urzędu Miejskiego) na budowę kolejki Polinka, o trasie innej niż kładka. To rozwiązanie niekorzystne dla pieszych z Przedmieścia Oławskiego, którzy nadal w drodze do Politechniki Wrocławskiej czy pl. Grunwaldzki muszą nadrabiać drogi. Polinka jest zaś płatna i dostępna tylko przez część doby.

Powstanie kładki na trasie Norwida-Szybka oraz kładki nad torami stworzyłoby alternatywny, pozbawiony nadmiernego ruchu samochodowego ciąg pieszo-rowerowy na trasie pl. Grunwaldzki - Huby.

*** Komunikacja ze Starym Miastem**

To najważniejsze powiązanie Przedmieścia Oławskiego ze światem zewnętrznym. Negatywnie należy ocenić zmianę, dokonaną na przełomie 2015 i 2016 r., polegającą na budowie drogi rowerowej środkiem chodnika wzdłuż ul. Traugutta między pl. Wróblewskiego a ul. Krasińskiego. Takie rozwiązanie zabiera miejsce pieszym i powoduje potencjalny konflikt między pieszymi a rowerzystami. Należałoby przesunąć płot Akademii Sztuk Pięknych i chodnik poszerzyć o część ogrodu ASP.

Warto przypomnieć o postulacie budowy rowerowo-pieszej kładki między ul. Komuny Paryskiej

a Wzgórzem Partyzantów. Umożliwiłaby ruch pieszy między Przedmieściem Oławskim a Wzgórzem Partyzantów, z ominięciem ruchliwego odcinka ul. Podwale (który w planach Urzędu Miejskiego miał też częściowo przejąć ruch z ul. Kazimierza Wielkiego). Komplementarnym działaniem powinno być też przywrócenie przejścia dla pieszych w ciągu Promenady Staromiejskiej. Dzisiaj przechodnie są zmuszani do nadkładania drogi.

Bezpieczeństwo

Trudno ocenić szerokie ulice, umożliwiające szybką jazdę samochodem, jako szczególnie bezpieczne. Szerokie ulice osiedlowe (np. Komuny Paryskiej, Zgodną, Mierniczą, Świstackiego), należy zwęzić do szerokości umożliwiającej przejechanie pojazdu samochodowego, przeznaczając uwolnione części ulic pod parkowanie, przesunięte z chodników.

Należałoby uwzględnić środki uspokojenia ruchu, takie jak „esowanie" toru jazdy czy „uszy Myszki Miki". Szczególnie bezpiecznym jest tworzenie tzw. wyniesionych przejść dla pieszych, które ułatwiają sytuację przechodzących przez przejście. Warto zastosować je np. na wlotach ul. Traugutta (ul. Miernicza, Prądzyńskiego).

Bezpieczeństwo i wygodę pasażerów tramwajów zapewniłoby zaś stworzenie przystanków wiedeńskich, tj. wyniesionych części jezdni przy przystanku. Podobny projekt, dotyczący przystanku tramwajowego przy pl. Zgody, znajdował się dawniej w planach Urzędu Miejskiego.

Fot. 7. Szeroka jezdnia i parkowanie na chodnikach, ul. Świstackiego; autor: Aleksandra Zienkiewicz

Rekomendacje:

1. Najważniejsze jest stworzenie spójnej koncepcji ruchu pieszego, zwłaszcza uporządkowania parkowania i zwiększenia bezpieczeństwa. Okazją powinien być tworzony właśnie plan rewitalizacji.

2. Środki ZDiUM, a także tzw. budżet pieszy, w latach 2016-18 powinny być wykorzystywane w większej mierze w obszarze rewitalizacji. Tym samym osiągnięta będzie synergia między działaniami dotyczącymi pieszych, a działaniami rewitalizacyjnymi.

3. Działania dotyczące pieszych powinny być podejmowane w związku z działaniami dotyczącymi komunikacji zbiorowej, zanieczyszczeń czy komunikacji rowerowej.

4. Wszelkie działania w ramach programu rewitalizacji powinny uwzględniać potrzeby pieszych, w szczególności chronić chodniki i podwórka przed nadmiernym parkowaniem.

5. Niezbędne są konsultacje społeczne, dotyczące potrzeb pieszych osiedla, zwłaszcza że nie istnieje rada osiedla.

6. W ramach planowanych „Wrocławskich Badań Ruchu" niezbędna jest analiza ruchu pieszego na osiedlu.

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/

fot. Janusz Krzeszowski

AKCJA
MIASTO