RAPORT O RUCHU PIESZYM WE WROCŁAWIU

Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG

Spis treści

Wprowadzenie 2
Ulice przyjazne pieszym 4
Walkability i Walk Score 4
Analiza stanu obecnego 7
Infrastruktura i przepisy 7
Chodzenie jako środek transportu 7
Bezpieczeństwo pieszych w liczbach 11
Analiza oficjalnych dokumentów 13
Polityka Transportowa Wrocławia (1999 r.) 13
Wrocławska Polityka Mobilności (2013 r.) 15
Działania Urzędu Miejskiego 20
Wydział Inżynierii Miejskiej 20
Biuro Rozwoju Wrocławia 23
Oficer Pieszy 25
Działania organizacji pozarządowych, naukowców i społeczników 28
Dr Bogusław Molecki 28
Anna Rumińska 30
Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia 31
Inicjatywa Pieszy Wrocław 35
Akcja społeczna Gazety Wyborczej Wrocław 37
Mapa Barier Nadodrza 38
Wyzwania stojące przed miastem 40
Stworzenie brakujących przejść dla pieszych 40
Chodniki i bariery architektoniczne 45
Lepsza komunikacja zbiorowa 46
Realizacja wizji zero 47
Uspokajanie ruchu, przyjazne ulice 50
Dialog z mieszkańcami 55
Czasy sygnalizacji na przejściach dla pieszych 57
Opiniowanie infrastruktury 58

Potrzeba wdrażania wzorców z Zachodu 59

Wprowadzenie

Pieszym[1] we Wrocławiu jest tak spacerowicz, jak i pasażer komunikacji zbiorowej, a także kierowca prywatnego samochodu – każda podróż inicjowana jest przez pokonanie dowolnego, nawet najkrótszego odcinka, pieszo. Chodzenie jest nieodłącznym elementem transportu, każdego jego wymiaru, a dla wielu osób taki sposób jest jedyną formą poruszania się po mieście. Zatem pieszym bywa każdy z nas - choć często nie przywiązujemy do tego wagi. Niezależnie od pokonywanego dystansu, dla każdego z nas ważnym jest, by komfort, wygoda i bezpieczeństwo takiego sposobu przemieszczania się były na jak najwyższym poziomie, a czas jego trwania możliwie najkrótszy.

W teorii pieszy jest pełnoprawnym uczestnikiem ruchu. W praktyce jest dyskryminowany zarówno przez przepisy, jak i innych uczestników ruchu. Choć jest najsłabszy i najbardziej narażony na potencjalne zagrożenia, jest jednocześnie najmniej uprzywilejowany, w przeciwieństwie do kierowców, którzy we wrocławskim ruchu miejskim wciąż traktowani są najbardziej priorytetowo – nierzadko właśnie kosztem pieszych. Dobro niezmotoryzowanych, w tym ich komfort i bezpieczeństwo, ciągle jest kwestią marginalną, a sami piesi zmuszeni są czuć się jak intruzi i nieproszeni goście, zaburzający płynność ruchu samochodowego. Każdemu z nas przecież nie raz zdarzyło się przeciskać pomiędzy zaparkowanymi na chodniku autami, przebiegać przez jezdnię, by zdążyć na zielonym świetle, stać na przejściu bez sygnalizacji przez długi czas licząc na uprzejmość kierowców czy chodzić naokoło ze względu na brak zebry.

Jednak problemy, z jakimi borykają się osoby niezmotoryzowane, nie ograniczają się do niedostatecznego poziomu kultury osobistej wśród kierowców (pierwszeństwo pieszych nie powinno być kwestią życzliwości), ale leżą przede wszystkim w niesprzyjających pieszym przepisach i infrastrukturze. Są to m.in. brakujące przejścia, kiepski stan utrzymania chodników, służących często za parkingi, nieodpowiednie czasy trwania i oczekiwania na zielone światło na przejściach regulowanych sygnalizacją świetlną oraz bariery architektoniczne, takie jak źle ustawione meble miejskie, wysokie krawężniki na ciągach pieszych, czy schody - będące często jedynym, pozbawionym alternatywy, rozwiązaniem na pokonanie danego fragmentu drogi.

Dlatego nie sposób oprzeć się wrażeniu, że termin “pieszy” w polskim prawie, świadomości urzędników oraz w powszechnej opinii, określa osobę młodą, w pełni sił fizycznych, bez jakiegokolwiek uszczerbku na zdrowiu, nieobciążonej żadnym bagażem, zawsze poruszającą się w pojedynkę oraz nigdy donikąd nieśpieszącą - w przeciwieństwie do kierowców, dla których czas to pieniądz. Tymczasem pieszy to zarówno dziecko, jak i osoba starsza, chodząca o lasce, rodzic z wózkiem, podróżny z walizką, niewidomy lub słabowidzący czy osoba na wózku inwalidzkim.

[1]Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r., *Prawo o ruchu drogowym* (Art. 2 pkt 18): “Pieszy – osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami. Za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej.”

Z Kompleksowych Badań Ruchu przeprowadzonych we Wrocławiu w latach 2010–2011 wynika, że 19% wszystkich podróży stanowią podróże piesze [1]. Naszym zdaniem, odsetek osób poruszających się pieszo po Wrocławiu jest wciąż zbyt niski. Przykłady z zagranicy pokazują, że transport pieszy ma niekwestionowany wpływ na rozwój miast, a także znacznie podnosi jakość życia w nich - w tym szczególnie wpływa na wzrost poziomu bezpieczeństwa. Dodatkowo, korzystnie oddziałuje on 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. Ponadto poruszanie się pieszo umożliwia większą interakcję z otoczeniem oraz innymi mieszkańcami, zmniejszając poziom anonimowości oraz zwiększając zaangażowanie w sprawy lokalne. Krótko mówiąc – im więcej osób chodzi pieszo, tym lepiej dla miasta i jego mieszkańców.

Jednak zachęta do poruszania się pieszo nie może ograniczać się tylko do promocji transportu pieszego samego w sobie – skłaniać, a wręcz namawiać i kusić do chodzenia powinny przede wszystkim bardziej przyjazne ulice, z uspokojonym ruchem samochodowym, pozbawione pieszych barier architektonicznych – w innym wypadku liczba osób poruszających się pieszo po Wrocławiu będzie utrzymywać się na stałym poziomie lub nawet spadać, przy wciąż dużych wydatkach na drogi i niskich na transport pieszy i komunikację zbiorową.

Jednocześnie widać zmiany, jakie zachodzą we Wrocławiu – powołanie Oficera Pieszego, przejścia naziemne zastępujące lub uzupełniające w stosunku do tych podziemnych, czy remonty chodników pozwalają wierzyć, że zmierzamy w dobrym kierunku. Choć niestety takie doraźne rozwiązania są niewystarczające - potrzebne są przede wszystkim zmiany systemowe, w tym dostosowanie przepisów do potrzeb pieszych, w taki sposób, by zapewniały im bezwzględne bezpieczeństwo. Dodatkowo także tempo zmian jest niezadowalające, szczególnie że w wielu przypadkach wystarczy korzystać ze sprawdzonych wzorców.

Potrzeba zmian jest też uwzględniona w oficjalnych dokumentach miasta. Zgodnie z Załącznikiem do Uchwały nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. dot. *Wrocławskiej polityki mobilności*, "Jednym z najistotniejszych mierników jakości życia w mieście jest sprawność przemieszczania się"[2]. Magistrat, jak deklaruje, dążyć będzie do "(...) zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego, albowiem przyszłość mobilna miasta, a także – w dużym stopniu – obszaru metropolitalnego, leży w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym"[3].

Za pośrednictwem niniejszego raportu chcielibyśmy podsumować i przeanalizować dotychczasowe działania magistratu, organizacji pozarządowych i naukowców w celu poprawy sytuacji ruchu pieszego, a także wspierać Radę Miejską Wrocławia i prezydenta Dutkiewicza w zadeklarowanych we *Wrocławskiej Polityce Mobilności* dążeniach. Analiza obecnego stanu wrocławskiej infrastruktury pozwoli na wskazanie największych problemów dotyczących bezpieczeństwa i komfortu osób niezmotoryzowanych oraz posłuży za punkt wyjścia do znalezienia możliwych dla nich rozwiązań.

[2]Rada Miejska Wrocławia, *Wrocławska polityka mobilności*, Załącznik do Uchwały nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r., s. 4, http://wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/163697/1169ru06.pdf (dostęp 24.05.2015).
[3]Tamże, s. 5.

Ulice przyjazne pieszym

Większość polskich miast wciąż pozostaje zdominowana przez ruch samochodowy, czego skutkiem ubocznym jest spychanie potrzeb pieszych na margines. Na całym świecie od wielu lat obserwuje się zupełnie odwrotny trend – powrót do tradycyjnej kompozycji miast, tj. dostosowywanie ich do skali pieszego, redukowanie znaczenia samochodu, promowanie i rozwijanie sieci dobrze funkcjonującej komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych środków transportu takich jak rower. Ulice „oddaje" się mieszkańcom – by stały się na powrót przestrzeniami do życia. Największym orędownikiem tej idei jest duński architekt Jan Gehl, którego badania i działania doprowadziły do propieszych zmian w stolicy Danii, Kopenhadze. Swoje doświadczenia opisał w książkach "Życie między budynkami" i "Miasta dla ludzi". To, co w Polsce ciągle stanowi ewenement i budzi wiele kontrowersji, na świecie staje się standardem.

Wiele metropolii, takich jak Nowy Jork, Kopenhaga, Sztokholm, Berlin czy Melbourne, wyłącza z ruchu drogowego kolejne ulice, znacznie ograniczając dostęp samochodów do centrum lub istotnie redukując dozwoloną prędkość poruszania się. To samo dzieje się w mniejszych miastach o wielkości podobnej do Wrocławia (Lyon, Salzburg, Malmö). W dobrze funkcjonujących miastach posiadanie samochodu przestaje się opłacać – i przede wszystkim nie jest potrzebne do sprawnego, wygodnego i szybkiego poruszania się po nich.

Miasta, które stawiają na transport pieszy, inwestując w sprzyjającą im infrastrukturę, cieszą się większym zadowoleniem mieszkańców, jakość życia i rozwój gospodarczy w nich jest wyższy, a poziom zanieczyszczeń znacznie niższy. Nieprzypadkowo również większość z nich od lat króluje w rankingach miast, w których żyje się najlepiej[4].

Walkability i Walk Score

Stopień dostosowania ulic do ruchu pieszego wyznacza termin *walkability* (w wolnym tłumaczeniu: *pieszogenność*). Termin ten jest szczególnie powszechny w Stanach Zjednoczonych. Spopularyzował go Jeff Speck, autor książki „*Walkable City. How downtown can save America, one step at a time*" [2], w której przedstawił warunki, by śródmieścia amerykańskich miast stały się przyjazne dla pieszych[5] - tam problemy były największe. Według autora ulice określane jako *pieszogenne* muszą spełniać wszystkie następujące wymogi – bezpieczeństwa, funkcjonalności, atrakcyjności oraz wygody:

- Warunek **bezpieczeństwa**, nadrzędny względem pozostałych, jest oczywiście niezbędny – przy czym nie chodzi jedynie o to bezwzględne, ale również to subiektywnie postrzegane przez przechodniów. Spełnienie określonych standardów i norm jest konieczne, ale to *poczucie bezpieczeństwa* jest tutaj kluczowe.
- **Funkcjonalność** ulicy opiera się na stosunkowo bliskim rozlokowaniu miejsc codziennego użytku, takich jak sklepy czy lokale usługowe, względem siebie oraz względem miejsca zamieszkania tak, by znajdowały się w odległości dystansu pieszego.

[4] Więcej o związku między jakością życia a przyjaznością miasta dla pieszych przeczytać można w streszczeniu referatu Dietricha Garbrechta „*Walkability: A Prerequisite for Livable Cities*", http://www.livablecities.org/blog/walkability-prerequisite-livable-cities, dostęp 20.07.2015.

[5] Należy zaznaczyć, że ruch pieszy w USA jest zdegradowany nieporównywalnie bardziej niż w Polsce. Nie wszystkie rozwiązania da się przenieść w skali 1 do 1, ale wciąż dużo wątków i problemów jest bardzo podobna. Dlatego książka Specka jest wysokiej jakości kompendium wiedzy na temat ruchu pieszego.

- **Atrakcyjność** ulicy i jej otoczenia, z uwzględnieniem chodnika, to kolejny aspekt przyczyniający się do zwiększenia liczby pieszych. Tutaj znaczenie ma nie tylko jakość nawierzchni i wygląd budynków, ale również wszelkie dodatkowe urozmaicenia miejskiego krajobrazu w postaci drzew, niższej roślinności, elementów miejskiej sztuki, mebli miejskich oraz miejsc przeznaczonych do odpoczynku i zachęcających do spędzenia na niej czasu. Ulice takie określa się często jako „przedłużenie domowego salonu" czy „pokój gościnny miasta".
- **Wygoda i komfort** wynikają pośrednio z powyższych, pozostałych trzech warunków niezbędnych do uznania ulicy za przyjazną pieszym, a dotyczą przede wszystkim aspektów praktycznych, zapewniających szybkie i sprawne poruszanie się pieszo.

Speck w swojej książce zadaje fundamentalne pytania: jakiego rodzaju miasto wpłynie pozytywnie na lokalną gospodarkę? Jakie miasto sprawi, że mieszkańcy będą nie tylko bezpieczni, ale też zdrowi? Jakie miasto będzie dobre dla następnych pokoleń? Na te trzy pytania autor ma jedną odpowiedź: miasto bardziej przyjazne pieszym. Dowodzi tego w 10 rozdziałach poświęconych najważniejszym wyzwaniom, które stoją przed miastami w USA.

Jako pierwszy krok wymienia Speck zmianę roli samochodu i zaprzestanie projektowania miasta pod kątem przepustowości. Bardzo dużo uwagi poświęca na wzbudzony popyt[6]. W skrócie: budowa nowych dróg sprawia, że mieszkańcy częściej będą korzystać z samochodu, a to oczywiście negatywnie wpływa na inne środki transportu, w tym na ruch pieszy. Speck bardzo wyraźnie postuluje też, żeby nie pozwalać drogowcom decydować o tym, jak ma wyglądać miasto. Argumentuje to wieloma przykładami z historii, podkreślając, że jak dotąd nigdzie nie powiodły się działania zwiększające przepustowość. Krytykuje je, bo dają jedynie złudną nadzieję na uzdrowienie systemu transportowego miasta.

Autor przekonuje też, żeby rozsądnie planować i zarządzać miejscami parkingowymi. Powołując się na liczne badania naukowe [3], dowodzi, że w centrach miast należy ustalić takie stawki, żeby zajętych było nie więcej niż 85% miejsc parkingowych. Twierdzi też, że zazwyczaj ceny parkowania są niewspółmierne do prawdziwych kosztów utrzymania miejsc parkingowych i podaje ciekawy przykład Chicago. Amerykańskie miasto w 2008 roku wydzierżawiło 36 tysięcy płatnych miejsc parkingowych na 75 lat w zamian za 1.2 miliarda dolarów, co spowodowało natychmiastowy wzrost opłat[7]. W Polsce stawki za opłaty parkingowe reguluje Ustawa o Drogach Publicznych[8]. Wprowadzone w 2004 r. zapisy określają ich wysokość na 3 zł za godzinę parkowania - jak podaje Roman Czubiński[9], jest to stawka zbyt niska w stosunku do wartości zajmowanego przez parkujący samochód gruntu. Dodatkowo centralny mechanizm wyznaczania cen uniemożliwia lokalnym samorządom kształtowanie w pełni polityki transportowej.

---

[6] Wzbudzony popyt (ang. *induced demand*) to zjawisko, w którym wzrost podaży powoduje wzrost popytu. Więcej w kontekście budowy nowych dróg: http://en.wikipedia.org/wiki/Induced_demand.

[7] Kwota zawarta w umowie jest szacowana na jedynie 10% przyszłych przychodów grupy Morgan Stanley, która wydzierżawiła miejsca parkingowe. Darrell Preston, „*Morgan Stanley Group's $11 Billion Makes Chicago Taxpayers Cry*", http://www.bloomberg.com/news/articles/2010-08-09/morgan-stanley-group-s-11-billion-from-chicago-meters-makes-taxpayers-cry, dostęp 20.07.2015.

[8] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r., *O drogach publicznych* (Art. 13b, pkt 4).

[9] http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/branza-parkingowa-uwolnic-stawki-w-strefach-platnego-parkowania-50517.html

Kolejny krok do miasta bardziej przyjaznego pieszym to według książki sprawny transport zbiorowy. Speck, powołując się na badania amerykańskiej agencji rządowej US Census Bureau [4], przekonuje, że nie chodzi tylko o pasażerów komunikacji zbiorowej. Jego zdaniem wszyscy pozostali mieszkańcy chodzą chętniej i częściej w miastach, które są zaprojektowane z myślą o priorytecie komunikacji zbiorowej. Choć udział podróży samochodami w miastach amerykańskich jest nieporównywalnie większy niż we Wrocławiu, nawet tam mieszkańcy opowiadają się za przeznaczeniem większych kwot na transport zbiorowy niż na budowę dróg! [5]

Również wzrost bezpieczeństwa przyczynia się do tego, by miasto stawało się bardziej przyjazne pieszym. Dwa podstawowe problemy dyskutowane w książce to brak troski o pieszych (problem polityczny) i fundamentalne niezrozumienie, które to działania prowadzą do bezpiecznych ulic (problem projektowania), a wśród nich największy nacisk położony jest na wprowadzanie odpowiedników stref ruchu uspokojonego. W innym rozdziale czytamy zaś o pozytywnym wpływie infrastruktury rowerowej na bezpieczeństwo pieszych[10] - pod warunkiem, że jest właściwie zaprojektowana.

Pozostałe postulaty Specka to lepsze planowanie przestrzenne, rozwiązywanie problemów począwszy od tych z największym potencjałem na sukces, ulice pełne zieleni, różne funkcje ulic (usługi, rekreacja itp.), atrakcyjne fasady budynków.

Walk Score

Jednym z narzędzi służącym do pomiaru poziomu przyjazności ulic względem pieszych jest wskaźnik *Walk Score*™, opracowany przez prywatną firmę założoną w Stanach Zjednoczonych w 2007 roku[11]. System ten działa na całym świece, a w USA, Kanadzie, Australii i Nowej Zelandii ma on zastosowanie komercyjne i stosowany jest m.in. w planowaniu przestrzennym, zdrowiu publicznym czy branży nieruchomości.

Działanie systemu, bazując na danych głównie z Google oraz OpenStreetMap, opiera się o przyznawanie punktów w skali od 0 do 100, na podstawie dystansu i dostępności do sklepów, lokali użytkowych, szkół, przedszkoli, przychodni oraz oceniając infrastrukturę pod względem jej przyjazności pieszym – głównie odnosząc się do poziomu bezpieczeństwa, wygody, funkcjonalności oraz atrakcyjności.

Popularność *Walk Score*™ zapoczątkowała szereg badań, które prowadzą do wniosków, że im ulica bardziej sprzyja pieszym, tym jej mieszkańcy są zdrowsi – wzrasta ich aktywność, a poziom zanieczyszczeń, w tym smogu, obniża się. Dodatkowo maleje przestępczość, podnosi się poziom bezpieczeństwa na drogach, a ceny nieruchomości rosną - krótko mówiąc, jakość życia znacznie wzrasta [6].

Na gruncie polskim *Walk Score*™ nie sprawdza się aż tak dobrze w obecnej formie, gdyż nie bierze on pod uwagę (niskiej) jakości infrastruktury, czy też krótkich czasów zielonego światła i długich czasów oczekiwania na nie (co można uznać za typowe dla krajów dawnego bloku komunistycznego).

[10]W Nowym Jorku, po wyznaczeniu pasów rowerowych na głównych drogach, liczba wszystkich rannych na drodze spadła o 20. New York City Department of Transportation, „*Protected Bicycle Lanes in NYC*", wrzesień 2014.

[11]Szczegóły o projekcie: http://www.walkscore.com/about.shtml.

Analiza stanu obecnego

Infrastruktura i przepisy

Nie sposób mówić o ruchu pieszym bez dyskusji o obowiązujących przepisach i rodzajach infrastruktury. Niemniej jednak zagadnienia te są zbyt obszerne, by mogły zostać uwzględnione w niniejszym raporcie. Zainteresowanych odsyłamy do analizy, komplementarnej wobec niniejszego raportu, w której tematy te zostały przez nas szczegółowo omówione[12].

Chodzenie jako środek transportu

Kompleksowe badania ruchu – Wrocław 2010

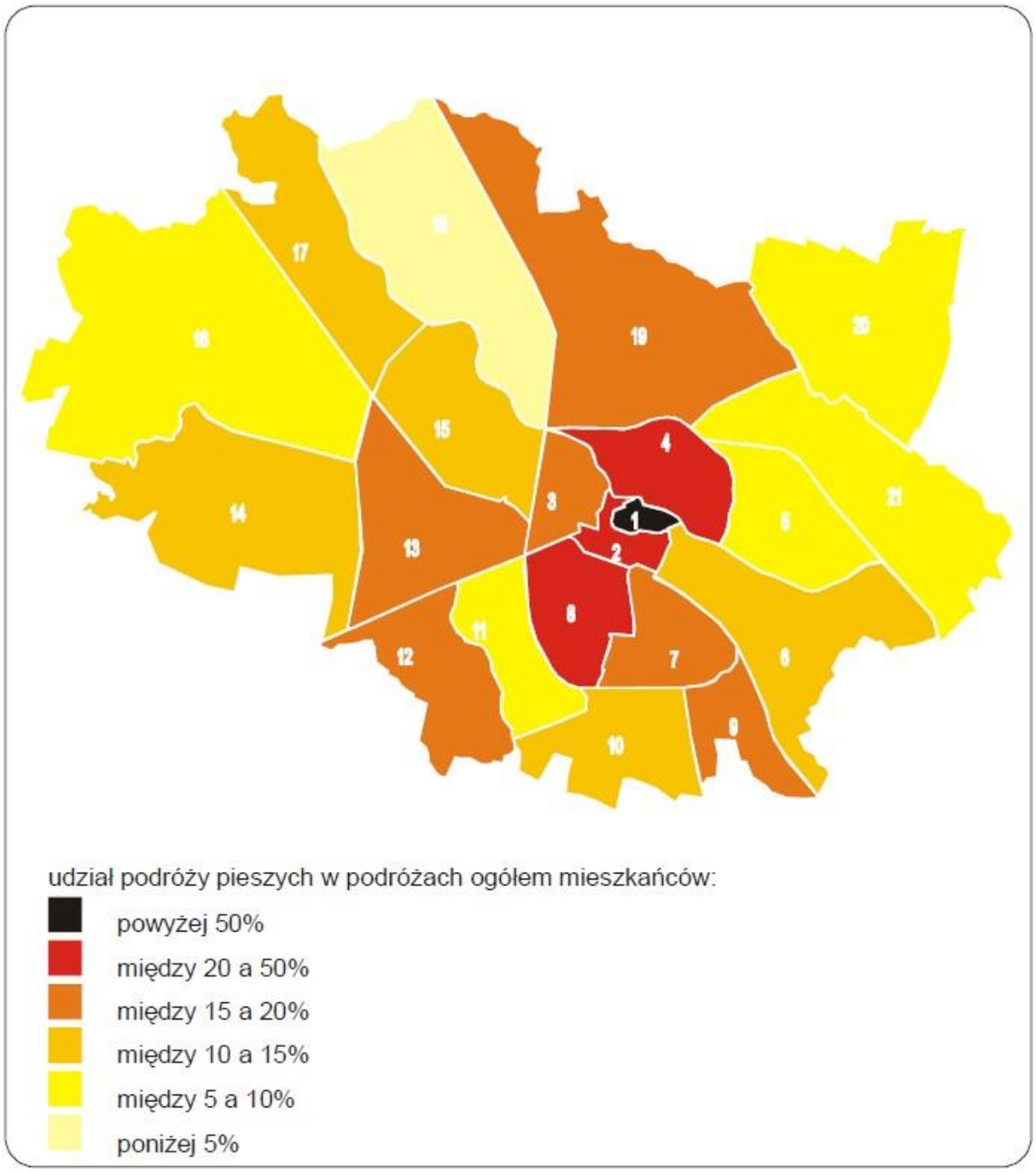
W 2010 roku – na zlecenie miasta – zostały przeprowadzone we Wrocławiu kompleksowe badania ruchu (KBR)[13]. Jednym z elementów było ankietowe "Badanie gospodarstw domowych oraz preferencji". Z opracowania tego można wyciągnąć wiele interesujących wniosków dotyczących sytuacji pieszych.

Udział ruchu pieszego we Wrocławiu wyniósł niemal 20% (19.1) wszystkich odbywanych w mieście podróży[14]. Dla porównania samochód używany był w 41,4%, komunikacja publiczna w 34,7%, zaś rower w 3,65% podróży. Pieszymi są również pasażerowie komunikacji publicznej – w drodze do i z przystanku – więc stan infrastruktury pieszej ma bezpośredni wpływ na jakość ponad połowy codziennych podróży mieszkańców Wrocławia. Gdy przyjrzeć się zagadnieniu jeszcze dokładniej, to również kierowcy na krótkich odcinkach (dojście do samochodu) poruszają się pieszo. Jedynie rowerzyści odbywają praktycznie całą podróż "od drzwi do drzwi" jednym środkiem lokomocji - praktycznie nie będąc pieszymi. Wtedy - zgodnie z badaniami - możemy dojść do wniosku, że przemieszczanie się pieszo jest elementem składowym aż 96,35% podróży.

Interesujący jest również procentowy udział podróży pieszych względem wszystkich podróży mieszkańców poszczególnych rejonów miasta. Ponad połowa, bo aż 58% podróży mieszkańców Starego Miasta odbywa się pieszo. Wynika to z zagęszczenia i bliskości celów podróży (sklepów, urzędów, instytucji kultury), stosunkowo dobrej jakościowo i przyjaznej infrastruktury pieszej – zmodernizowanej na potrzeby turystów, wyższej średniej wieku (około 60 lat) oraz niskiego wskaźnika motoryzacji, który – poza wiekiem – spowodowany może być najlepszą w mieście ofertą komunikacji zbiorowej, trudnościami z zaparkowaniem samochodu, czy właśnie wysoką średnią wieku mieszkańców. Niemal równie wysoki odsetek osób (38%) wybiera przemieszczanie się pieszo w okolicach placu Kościuszki i ul. Podwale. We wszystkich pozostałych rejonach miasta nie spotyka się już tak wysokiego udziału podróży pieszych (reszta osiedli – poniżej 25%). Najwyższy udział poza ścisłym centrum występuje na Ołbinie i Borku – tu również można doszukać się zależności między wiekiem mieszkańców, ilością punktów usługowo-handlowych, skomunikowaniem[15], czy też trudnościami w parkowaniu. Widać

[12]Analiza na ten temat znajduje się na stronie: http://www.akcjamiasto.org/pieszy-wroclaw/.
[13] J. Thiem, M. Hanelik, J. Thiem, J. Cieszyńska, H. Wiaderny, „Kompleksowe Badania Ruchu – Wrocław 2010," Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe sp.j., 2010.
[14] Metodologia była następująca: Ankieterzy pozostawiali dla wszystkich członków gosp. dom. powyżej 6 lat dzienniczki podróży, w których respondenci mieli za zadanie zapisać wszystkie podróże odbywane pieszo i niepieszo w ciągu 1 dnia roboczego i 2 dni weekendowych, następujących po wizycie ankietera.
[15] Skomunikowanie - możliwość dojazdu do danego miejsca za pomocą środków komunikacji publicznej.

natomiast, że udział podróży pieszych jest niski (rzędu kilku procent) szczególnie w bardziej peryferyjnych osiedlach, co można uzasadnić np. mniejszą dostępnością usług. Są niestety także rejony, gdzie jest on praktycznie zerowy (Osobowice). Poniżej mapa obrazująca powyższe obserwacje.



Rys. 1. Udział podróży pieszych w podróżach ogółem mieszkańców. Źródło: KOMPLEKSOWE BADANIA RUCHU - WROCŁAW 2010, Zeszyt 2 - Badanie gospodarstw domowych oraz preferencji. Biuro Inżynierii Transportu, Pentor Research International S.A. Poznań 2010 [16].

[16] Osiedla/rejony zaznaczone na mapie: 1 - Stare Miasto, 2 - Podwale (Przedmieście Świdnickie), 3 - Stare Miasto Zachodnie (Szczepin), 4 - Ołbin, 5 - Sępolno, 6 - Księże, 7 - Tarnogaj, 8 - Borek (i Powstańców

Kolejny wniosek z KBR to fakt, że liczba samochodów w gospodarstwie domowym wpływa na liczbę podróży wykonywanych pieszo. Zgodnie z intuicją, im więcej samochodów, tym mniej chodzenia. Zależności tej nie widać w weekendy, można zatem wysnuć wniosek, że używanie samochodu może być dla niektórych po prostu koniecznością w celu przemieszczenia się z miejsca zamieszkania w miejsce pracy, do sklepu etc. Nie można wykluczyć zależności odwrotnej – brak możliwości dotarcia do pracy pieszo, słaba oferta komunikacji zbiorowej i brak spójnej sieci infrastruktury rowerowej, najprawdopodobniej wymuszają posiadanie większej liczby samochodów.

W dni robocze podróże piesze stanowią większość w grupie dzieci do 15 roku życia (56%) oraz największy odsetek (33%) wśród osób powyżej 60 roku życia. Dla starszej młodzieży i młodych dorosłych (16–25 lat) odsetek ten spada znacznie, t.j. do około 16% (głównie na korzyść komunikacji zbiorowej), co może być uzasadnione zwykle większą odległością do szkoły średniej czy uczelni.

Największą liczbę podróży pieszych odbywają emeryci i renciści, uczniowie, bezrobotni i pozostali niepracujący (między 30% a 35% wszystkich podróży w tych grupach to chodzenie na piechotę), zaś najmniejszy ich odsetek jest wśród osób czynnych zawodowo (chodzenie nie przekracza 11% podróży) i studentów (16%).

W badaniu przedstawiono również motywację podróży pieszych. W dni powszednie największy odsetek stanowią drobne zakupy i usługi (59% mieszkańców), spacer (47%), droga do szkoły (29%), rozrywka (21%), droga do domu (20%), zakupy i usługi w centrum handlowym (17,5%), droga na uczelnię (14%) oraz do pracy (7%). W sobotę jest dość podobnie, z kolei w niedzielę dominującym motywem pozostaje spacer.

Badanie przedstawia też średnie czasy dojścia do przystanków: wynoszą one od 4 do 6 minut. Wynika z tego, że pasażer komunikacji miejskiej przechodzi średnio około kilometra[17] w drodze na przystanek lub z przystanku. Warto zwrócić uwagę na fakt, że jeśli droga na przystanek będzie odpowiednio wygodna i szybka, podróżny może zdecydować się na jej kontynuację pieszo, zamiast czekać na tramwaj/autobus. Zauważyły to na przykład władze Strasbourga, które przekonują mieszkańców do wybierania chodzenia w podróżach między 1 a 2 km, głównie poprzez poprawę jakości infrastruktury pieszej[18].

Ciekawa w KBR jest ocena przez mieszkańców warunków ruchu pieszego. Większość wrocławian ocenia je "ani dobrze ani źle" (40%), zaś oceny "bardzo źle"/"raczej źle" (33%) i "bardzo dobrze"/"raczej dobrze" (27%) niemal równoważą się, ze wskazaniem na złe warunki.

Mieszkańcy odpowiedzieli również na pytanie o ograniczanie ruchu samochodowego w centrum miasta. Większość wrocławian popiera takie zmiany: 50,8% oceniło je jako bardzo

Śląskich), 9 - Brochów, 10 - Wojszyce, 11 - Grabiszynek, 12 - Oporów, 13 - Muchobór, 14 - Żerniki, 15 - Kozanów, 16 - Leśnica, 17 - Maślice, 18 - Osobowice, 19 - Karłowice, 20 - Zakrzów, 21 - Psie Pole.

[17] Przy założeniu typowej prędkości pieszego na poziomie 4-6 km/h i braku sygnalizacji świetlnej, która ten dystans może znacząco skrócić.

[18] „**Strasburg miastem pieszych**" („*plan piéton*") http://polskanarowery.sport.pl/blogi/velorution/2013/01/plan_strasburga_na_miasto_pieszych__science_fiction/1; www.media.strasbourg.eu/alfresco/d/a/workspace/SpacesStore/9f385910-d805-4864-8ba4-61950febde25/plan-pieton.pdf

ważne, a 27,3% jako ważne. W sumie za ograniczaniem tego ruchu było niemal 4 na 5 mieszkańców.

Ankietowani pozytywnie ocenili także wprowadzanie uprzywilejowania w Śródmieściu dla komunikacji rowerowej i pieszej – postulat poparło 52,7% pytanych (przeciwnych było niemal dwa razy mniej osób: 28,3%). Najwięcej ocen pozytywnych uzyskano w grupie gospodarstw domowych nieposiadających samochodu – 55,9% mieszkańców, lecz dla wszystkich grup było to powyżej 50%. Odpowiedzi były podobne niezależnie od wieku, grupy zawodowej, płci czy liczby posiadanych samochodów.

Pomimo upływu pięciu lat od kompleksowego badania ruchu powyższe postulaty wydają się wciąż aktualne, z niesłabnącym poparciem wśród wrocławian. Na potwierdzenie warto przytoczyć wyniki badania opinii mieszkańców wykonanego w marcu 2015 roku na zlecenie wrocławskiego magistratu przez pracownię Ibris[19]. Na pytanie „*Czy uważa Pan(i), że we Wrocławiu, szczególnie w centrum, należy ograniczyć ruch samochodowy?*" łącznie na tak opowiedziało się 55,6% mieszkańców, 36,4% było przeciw, zaś 8% nie miało w tej kwestii zdania. Na pytanie „*Czy uważa Pan(i), że należy wprowadzić pierwszeństwo w ruchu transportu zbiorowego, nawet kosztem ruchu samochodowego?*" ogółem odpowiedzi twierdzących było 66,1%, negatywnych odpowiedzi udzieliło 29%, zaś zdania na ten temat nie miało 4,9% mieszkańców. Pytanie „*Czy we Wrocławiu powinno się rozwijać infrastrukturę rowerową*?" otrzymało odpowiednio: 87,5%, 10,6%, 1,9%. Niestety w badaniu mieszkańców zabrakło pytania o infrastrukturę czy ruch pieszy.

Również we wrocławskim referendum, przeprowadzonym we wrześniu 2015, pierwsze dwa pytania dotyczyły kwestii transportowych. Mieszkańcy poparli w nim ograniczenie ruchu aut w centrum (68% za) i odrzucili pomysł budowy metra (54% przeciw)[20].

Wniosek końcowy z obu przytoczonych badań oraz referendum jest jasny. Mieszkańcy widzą potrzebę zmiany priorytetów w polityce transportowej Wrocławia oraz konieczność zmiany sposobu traktowania pieszych. Zwiększanie przepustowości[21] ruchu aut odbywa się kosztem transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i przemieszczania się pieszo, przykłady można mnożyć, te najbardziej widoczne to: zbyt dużo faz[22] w cyklach świetlnych[23], przez co stają się one długie, co z kolei powoduje długie oczekiwanie pieszych na przejście przez jezdnię; krótkie czasy wyświetlania sygnału zielonego dla pieszych; przewymiarowane (zbyt szerokie) pasy ruchu dla aut i ich nadmiarowa ilość; duże braki w infrastrukturze rowerowej, szczególnie w centrum (trasy rowerowe nadal nie stanowią spójnej sieci); zaniechania w ograniczaniu liczby (legalnych i nielegalnych) miejsc parkingowych w centrum; przyzwolenie na parkowanie na

[19]Mateusz Kokoszkiewicz, „*Magistrat przeprowadził sondaż. Chcemy mniej aut w centrum*", http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35754,17907372,Magistrat_przeprowadzil_sondaz__Chcemy_mniej_aut_w.html, dostęp: 20.07.2015.

[20]Ze względu na niską frekwencję (10,58 %) referendum to nie jest wiążące, jednak jego wyniki mają dużą wartość sondażową. Prezydent miasta Rafał Dutkiewicz stwierdził, że mimo niskiej frekwencji zamierza je uszanować.

[21]Przepustowość - teoretyczna maksymalna liczba pojazdów lub osób, która może zostać przemieszczona danym odcinkiem drogi/chodnika w jednostce czasu.

[22]Faza cyklu świetlnego - stan ruchu na skrzyżowaniu, w którym przynajmniej jeden z potoków ruchu pojazdów lub pieszych ma dozwolony przejazd albo przejście przez skrzyżowanie.

[23]Cykl świetlny - czas wyświetlania pełnej sekwencji sygnałów świetlnych (czerwony, zolty, zielony), zapewniający każdemu z uczestników ruchu co najmniej jednokrotne otrzymanie sygnału zielonego.

chodnikach i zieleńcach itd. Więcej o negatywnych konsekwencjach hegemonii ruchu samochodowego na ulicach Wrocławia i wynikających z niego wyzwaniach stojących przed magistratem piszemy w dalszej części raportu.

Bezpieczeństwo pieszych w liczbach

Obecną pozycję bezpieczeństwa pieszych na ulicach Wrocławia obrazują dane pobrane z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)[24] z okresu od 2007 do 2014 roku. Przedstawione w Tabela 1 statystyki wypadkowe pokazują, że liczba zdarzeń utrzymuje się na mniej więcej stałym poziomie. Maleje natomiast liczba pieszych zmarłych na drogach.

Tabela 1. Zdarzenia drogowe z udziałem pieszych we Wrocławiu w latach 2007–2014

Liczba	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
zdarzenia	467	603	589	481	553	567	527	509	4296
śmierć na miejscu	12	12	10	12	14	7	7	6	80
śmierć w ciągu 30 dni	12	16	13	10	11	9	5	6	82
ciężko rannych	100	98	61	75	103	107	74	127	745
lekko rannych	167	160	238	191	232	258	132	100	1478

Najwięcej wypadków miało miejsce na ulicach: Grabiszyńskiej, Powstańców Śląskich, Legnickiej, Piłsudskiego i Wyszyńskiego. Wszystkie wymienione ulice są zbyt szerokie jak na warunki miejskie, skłaniając w ten sposób do zbyt szybkiej jazdy. Dodatkowo sygnalizacje na sąsiadujących skrzyżowaniach ustawione są często tak, że dają "zieloną falę" tylko przy prędkościach powyżej dopuszczalnych, nakłaniając kierujących do łamania przepisów. A ponieważ cykle świateł na tych ulicach najczęściej nie są dostosowane do potrzeb pieszych, zmuszając ich do bardzo długiego oczekiwania na sygnał zielony, ci często uczą się ignorować sygnalizację i przechodzą "na czerwonym". Ciężko jednak jednoznacznie stwierdzić, czy główną przyczyną wypadków na głównych arteriach jest ich niewystarczające przystosowanie do ruchu pieszego - w tym celu liczby zdarzeń należałoby odnieść do natężenia ruchu pieszego w konkretnych miejscach. Niestety, zgodnie z posiadaną przez nas wiedzą, takich danych we Wrocławiu nie ma.

W wypadkach z udziałem pieszych giną niemal wyłącznie oni. W ciągu 8 ostatnich lat śmierć w wypadkach z udziałem pieszych poniosły 162 osoby, wobec jedynie 4 uczestników ruchu innego typu[25]! Piesi stanowili też 58% (162 spośród 280) wszystkich ofiar śmiertelnych

[24]Dane ze strony www.sewik.pl. Zostały one opracowane na podstawie zrzutu z policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji z okresu 2007-2014 udostępnionego przez Komendę Główną Policji dla sieci Miasta dla Rowerów.

[25]Za www.sewik.pl: 1 pasażer/kierowca samochodu osobowego, 1 motocyklista, 1 motorowerzysta i 1 rowerzysta.

na wrocławskich drogach w tym okresie, wobec 19% udziału w ruchu. Widzimy więc wyraźną nadreprezentację udziału pieszych w liczbie ofiar. Jest on trzy razy większy niż udział podróży pieszych w podróżach ogółem[26].

W roku 2014 miało miejsce 509 zdarzeń z udziałem pieszych. W wypadkach tych 12 pieszych poniosło śmierć, a 127 zostało ciężko rannych. Z powyższych 509 zdarzeń, wypadki spowodowane przez samych pieszych stanowiły mniejszość: 190 (37%). W latach 2007–2010 było to średnio 45%, co świadczy o tendencji spadkowej. 221 zdarzeń (43%) spowodowanych było nieudzieleniem pierwszeństwa pieszym i jest to najczęstsza przyczyna wypadków we Wrocławiu. Przeczy to słowom Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji we Wrocławiu Jacka Nitki, który przekonywał na łamach lokalnych mediów[27], że problemem są piesi, którzy wchodzą na przejścia na czerwonym świetle lub przebiegają przez jezdnię w miejscach niedozwolonych. Fakty są takie, że jedynie 12% zdarzeń spowodowanych było wejściem na jezdnię na czerwonym świetle, a tylko 7% zdarzeń – przekraczaniem jezdni w niedozwolonym miejscu.

Na podstawie tych statystyk można stwierdzić, że akcja "bezpieczni niechronieni uczestnicy ruchu drogowego" prowadzona od paru lat we Wrocławiu, a polegająca na karaniu głównie pieszych za przechodzenie na czerwonym świetle czy w niedozwolonym miejscu, jest zdecydowanie nieskutecznym i bezcelowym sposobem poprawy ich bezpieczeństwa. Według nas sprawia ona wrażenie dbania jedynie o komfort kierowców i zwiększenie przepustowości dla komunikacji indywidualnej, a to nie jest zadanie dla policji. Uważamy, że policja powinna skupić się na poprawie bezpieczeństwa poprzez egzekucję prawa od kierujących pojazdami i eliminowania ich niebezpiecznych zachowań takich jak przekraczanie dozwolonej prędkości. To one bowiem powodują realne zagrożenie dla zdrowia i życia przechodniów, co pokazują powyższe statystyki. Piesi nie są z natury samobójcami, a w razie pomyłki to oni ryzykują życiem, gdyż w starciu z ważącym ponad tonę pojazdem poruszającym się z dużą prędkością, nie mają praktycznie żadnych szans. Kierowcy zaś, łamiąc przepisy dotyczące prędkości, ryzykują życie również innych uczestników ruchu, w tym głównie tych niechronionych: pieszych i rowerzystów.

Głośnym i medialnym tematem związanym z bezpieczeństwem pieszych są też rowerzyści jeżdżący po chodnikach, którzy często wymieniani są w potocznych opiniach jako główny czynnik wpływający negatywnie na bezpieczeństwo pieszych. Jednak wbrew utartym opiniom, problem jest marginalny – łączna liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów na przestrzeni 8 lat wyniosła 149 zdarzeń. W większości uczestnicy nie ponieśli obrażeń lub

[26] Dla pełnej obiektywności oceny ryzyka przemieszczania się pieszo, należałoby wyliczyć podobny stosunek względem liczby przebytych kilometrów lub godzin w ruchu. Jednak jest to zadanie karkołomne ze względu na praktyczny brak tego typu danych.

[27] Wywiad Marty Gołębiowskiej z szefem wrocławskiej policji drogowej, który ukazał się we Wrocławskim dodatku Gazety Wyborczej dnia 2015-06-08. "Szef drogówki: Wrocławscy kierowcy jeżdżą coraz lepiej" http://m.wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,106542,18076663,Szef_drogowki__Wroclawscy_kierowcy_jezdza_coraz_lepiej.html

były one nieznaczne (43 pieszych zostało lekko rannych, 18 ciężko, żaden pieszy nie zginął[28]). Co ciekawe, zdarzenia na chodnikach znacznie częściej (w wartościach bezwzględnych) powodują kierowcy niż rowerzyści (odpowiednio 95 i 45)!

Analiza oficjalnych dokumentów

Polityka Transportowa Wrocławia (1999 r.)

„Polityka Transportowa Wrocławia" (PT) została uchwalona 23 września 1999 roku (uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia). Dokument ten obowiązywał przez niemal 14 lat - utracił moc po wejściu w życie postanowień „Wrocławskiej Polityki Mobilności", 19 września 2013 roku.

Zapisy wrocławskiej Polityki Transportowej z 1999 r. miały określać ogół zagadnień związanych z organizacją i planowaniem transportu. Wśród jej celów znalazły się m. in.: „ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska i mieszkańców, w tym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu" oraz „obniżenie ekonomicznych i społecznych kosztów transportu". W dokumencie tym nawiązano do europejskich trendów i podkreślono problem niekorzystnie wpływającego na miasto nadmiernego ruchu aut oraz na kwestie dotyczące niechronionych uczestników ruchu we Wrocławiu. Zabrakło jednak zapisów, które precyzowałyby to, w jaki sposób ruch pieszy ma być rozwijany oraz jak stymulować poprawę bezpieczeństwa pieszych. Nie ma tu również ani konkretnych wskaźników, ani celów, do których miasto miałoby dążyć, realizując politykę w zakresie ruchu pieszych (np. w przypadku ruchu samochodowego zadeklarowano dążenie do utworzenia Obwodnicy Śródmiejskiej oraz Autostradowej).

Za umiarkowanie korzystny dla pieszych można uznać pomysł strefowania[29] działań w obszarze miasta. W PT ustalono, że ruch pieszy będzie miał priorytet (z dopuszczeniem ruchu rowerów) w ścisłym centrum Wrocławia. Pozytywny przykład egzekwowania tego zapisu widzimy na ul. Oławskiej, Kuźniczej oraz części placu Solnego, obecnie wyłączonych z ruchu aut. Priorytet pieszych nie został niestety zagwarantowany w odniesieniu do osiedli mieszkaniowych (np. na Nadodrzu, Ołbinie, Biskupinie, Sępolnie, gdzie chodniki służą do parkowania aut). Wyjątkami są np. lokalne centrum wyłączone z ruchu aut na Psim Polu i rozszerzanie strefy Tempo 30. Ta ostatnia jednak w dużej mierze określona jest wyłącznie oznakowaniem, choć z doświadczenia wynika, że tylko wprowadzenie fizycznych środków uspokojenia ruchu gwarantuje jej prawidłowe funkcjonowanie (zachowania zgodne z prawem są wymuszane kształtem ulicy, a uczestnicy ruchu przyzwyczajają się do nich). Piesi, wraz z komunikacją miejską i rowerami, zgodnie z PT, mieli być traktowani priorytetowo również w szerzej rozumianym centrum miasta. Na tym polu również pojawiły się pozytywne przykłady

[28] W latach 2007-2014 w wypadkach z udziałem pieszych i rowerzystów zginął jeden rowerzysta.
[29] Zob. strefy funkcjonalne Wrocławia, http://wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/92187/0396ru03z.pdf.

wdrożenia Polityki Transportowej miasta (np. połączenie ul. Zamkowej i Gepperta przejściem dla pieszych), jednak dominowały zaniechania (np. dalsze utrzymywanie przejść podziemnych i kładek; brak powstawania nowych naziemnych przejść dla pieszych przy okazji remontów ulic i placów, np. Ronda R. Reagana).

Za niepokojące należy uznać umieszczenie przeważającej części miasta w strefie IV. W dokumencie czytamy, że powinno się w jej obrębie "pozostawić pełną swobodę w zakresie wykorzystywania samochodu" oraz „dostosować układ drogowy do potrzeb określonych stanem motoryzacji". Są to ustalenia sprzeczne z celami PT. Owa „pełna swoboda" wykorzystywania samochodu skutkowała m. in. poszerzaniem i modernizacją jezdni przy jednoczesnym zaniedbaniu chodników (np. ul. Obornicka i Żmigrodzka, strona wschodnia), przerwaniem ciągów pieszych szerokimi jezdniami (np. przebudowane przed mistrzostwami Euro 2012 ulice Pilczycka, Świeradowska, na których do budowy linii tramwajowych dodano rozbudowę jezdni) oraz wykreowaniem kolejnych miejsc niedostępnych dla osób niepełnosprawnych (np. kładka nad ul. Na Ostatnim Groszu).

PT zakładała stworzenie w mieście warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne ekonomicznie przemieszczanie się osób oraz towarów, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska (cel generalny). Naszym zdaniem żaden z elementów tych założeń nie został osiągnięty. Bardzo szybki wzrost liczby samochodów przyczynił się do spadku efektywności przemieszczania się (korki uliczne). Jest także jednym z powodów obniżenia jakości powietrza (zwiększenie poziomu dwutlenku azotu)[30] i wzrostu natężenia hałasu we Wrocławiu[31]. W kolejnych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i pozwoleniach na budowę, dopuszczono chaotyczną zabudowę na przedmieściach (m. in. Jagodno, Marszowice, Maślice, Stabłowice), wydłużając odległości między źródłami i celami podróży, utrudniając wybór chodzenia pieszo jako formy transportu i czyniąc go mało atrakcyjnym. „Rozlanie" i „rozciągnięcie" miasta oraz połączenie jego dzielnic z centrum ulicami z rozbudowaną infrastrukturą dla aut skutkowało zmuszeniem wielu mieszkańców do poruszania się po Wrocławiu samochodem.

Zatrzymajmy się nad praktyczną stroną polityki Wrocławia w zakresie transportu. Analizowany tu dokument był dość dobrze napisany pod względem merytorycznym (poza brakiem wyczerpującego opisu działań w zakresie ruchu pieszych), jednak o jego oddziaływaniu na przestrzeń uliczną Wrocławia zadecydowała interpretacja poszczególnych zapisów oraz polityczna wola ich wdrażania przez zarząd miasta i podlegających mu urzędników. Działania przedstawicieli wrocławskiego magistratu w zakresie komunikacji pieszej w latach 1999 - 2013 można nazwać okresem zmarnowanych szans. Fundusze Unii Europejskiej i rosnący budżet

[30]Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, „Ocena Jakości Powietrza Na Terenie Województwa Dolnośląskiego W 2011 Roku", http://www.wroclaw.pios.gov.pl/pliki/powietrze/ocena_2011.pdf.

[31]Zob. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia" (2013 r.), http://bip.um.wroc.pl/contents/content/305/5344

Wrocławia (w tym budżet inwestycji drogowych) warto było wykorzystać remontując większość chodników, modelowo uspokajając ruch na osiedlach i tworząc wygodne, atrakcyjne ciągi piesze, nie tylko w centrum miasta. I choć zdarzały się zmiany dla pieszych na lepsze (np. deptaki na Szewskiej i Kuźniczej), w naszej ocenie nie wpłynęły one na rozwój transportu pieszego, ponieważ były to inwestycje punktowe i na zbyt małą skalę.

Pierwsza dekada XXI w. w naszym mieście upłynęła, wbrew celom Polityki, pod znakiem narastającej dominacji indywidualnego transportu samochodowego (również w centrum) i zawłaszczania przestrzeni na kolejne inwestycje drogowe. Rola ruchu pieszego została zmarginalizowana - likwidowano kolejne przejścia dla pieszych (np. skrzyżowanie Wyszyńskiego z Benedyktyńską) i poszerzano jezdnie, kosztem chodników (np. plac Orląt Lwowskich). Wrocławscy urzędnicy, mimo uznania w Polityce Transportowej za priorytetowe m. in. utrzymania zwartości zabudowy na terenie miasta (sprzyjającej komunikacji pieszej) oraz ścisłego egzekwowania przestrzegania przepisów o parkowaniu pojazdów, konsekwentnie realizowali politykę pro-samochodową. Zawarte w PT pomysły na rozwój komunikacji zbiorowej w dużej mierze nie zostały zrealizowane. Projektując zmiany na węzłach przesiadkowych często pomijano kwestię komfortu pieszych (np. niewygodna i zbyt długa droga dojścia z Dworca Nadodrze na przystanki MPK na pl. Powstańców Wlkp.; brak zwykłych przejść dla pieszych, na poziomie jezdni, na Rondzie R. Reagana). Nie rozwinięto na dużą skalę projektu budowy nowych linii tramwajowych na osiedla mieszkaniowe (brak tras np. na Stabłowice, Nowy Dwór i Muchobór Wielki, Bartoszowice, których przebieg opisano w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2010 r.[32]). Nie powstał również atrakcyjny dla mieszkańców Wrocławia (a także gmin ościennych) system połączeń kolejowych. Te zaniechania, niedociągnięcia i błędy, przy jednoczesnym systematycznym rozwijaniu sieci drogowej, wpłynęły bardzo negatywnie na standard i atrakcyjność komunikacji pieszej we Wrocławiu.

Wrocław z pewnością byłby dużo bardziej „pieszy", gdyby literę prawa (w tym przypadku prawa miejscowego), zawartą w Polityce Transportowej, wcielono w życie.

Wrocławska Polityka Mobilności (2013 r.)

Wrocławska Polityka Mobilności (WPM) która zastąpiła Politykę Transportową z 1999 r., została uchwalona 19 września 2013 r. (uchwał nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia). Określa cele i kierunki rozwoju systemu transportowego miasta Wrocławia.

Dokument ten, o wiele dłuższy od tego, który zastąpił (liczy 19 stron), w sposób bardziej szczegółowy porusza kwestie mobilności. Po raz kolejny twórcy WPM brali pod uwagę europejskie trendy w zakresie planowania transportu, odwołując się wprost do „strategicznych dokumentów Unii Europejskiej" promujących tworzenie systemów komunikacyjnych „w

[32]Studium dostępne jest w Systemie Informacji Przestrzennej Wrocławia, zob. http://gis.um.wroc.pl/imap/?gpmap=gp3.

oparciu o model harmonijnego rozwoju miast i obszarów metropolitalnych, dążący do zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców".

Autorzy Polityki już we wprowadzeniu zwrócili uwagę na kluczowy dla Wrocławia problem „uciążliwości społecznych i ekologicznych powodowanych przez transport samochodowy". Zauważyli również (podnosząc m. in. kwestię zatłoczenia ulic), że tenże segment transportu „obniża jakość środowiska miejskiego". Za podstawę myślenia o nowoczesnej mobilności uznali wdrażanie idei „transportu zrównoważonego". Za streszczenie przesłania całego dokumentu może posłużyć cytat kończący wprowadzenie: „Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego, albowiem przyszłość mobilna miasta, a także – w dużym stopniu – obszaru metropolitalnego, leży w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym. Sprzyjać temu będzie stworzenie spójnej sieci transportu zbiorowego, wzbogaconej o transport rowerowy i przestrzenie publiczne dla ruchu pieszego i uzupełnionej o dobrze funkcjonujący system dróg."

Podobnie jak Polityka Transportowa z 1999 r., jednak w znacznie większym zakresie, WPM została oparta na dobrych wzorcach i ideach, które mogą przełożyć się na szybki rozwój ruchu pieszego we Wrocławiu. Dwa lata od wejścia w życie zapisów WPM pokazują jednak, że nawet najlepiej napisana strategia nie przekłada się na sukces, jeśli jest opacznie interpretowana lub ignorowana, brakuje woli politycznej do jej realizacji czy też wprowadza się ją w życie w sposób połowiczny lub opieszały.

Celem generalnym WPM jest „tworzenie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska". Ruch pieszy jest jednym z elementów bezemisyjnej komunikacji. Stworzenie przestrzeni bezpiecznej dla pieszych skutkuje osiągnięciem wysokiego poziomu „przyjazności" miasta dla wszystkich jego użytkowników (w tym również osób niepełnosprawnych i starszych, rodziców z dziećmi, osób niezamożnych). Zatem rozwijanie transportu pieszego zostało zawarte już w opisie sytuacji, do osiągnięcia której miasto będzie dążyć, realizując WPM.

Piesi zostali wprost wymienieni w treści celów podstawowych dokumentu, m. in. w celu 2., który mówi o „wzmacnianiu roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru metropolitalnego". Sugeruje to uznawanie interesu niechronionych uczestników ruchu drogowego (w tym pieszych) za nadrzędny przy wszelkich inwestycjach drogowych. W praktyce powinno się to przekładać na szybkie remonty chodników obligatoryjnie dołączane do remontów nawierzchni jezdni, przedkładanie umożliwienia pieszym dotarcia do celu najkrótszą drogą nad przepustowość aut,

„zielona fala”[33] dla pieszych (istotna zwłaszcza podczas złych warunków atmosferycznych). Dzisiaj we Wrocławiu te propozycje zazwyczaj są marginalizowane.

Autorzy WPM określili też zasady, których należy przestrzegać, realizując opisane wyżej cele. Wśród ośmiu kryteriów znalazło się jedno bezpośrednio odnoszące się do komunikacji pieszej, tzn. „preferowanie rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego oraz rowerowej i pieszej w stosunku do infrastruktury dla transportu samochodowego indywidualnego”. Na szczególną uwagę zasługuje też komentarz umieszczony pod katalogiem zasad, w brzmieniu: “Działania realizowane w oparciu o powyższe zasady prowadzić będą do wzrostu udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego – pieszego i rowerowego – w ogólnej liczbie podróży w mieście, tym samym przyczyniając się do kształtowania zrównoważonej mobilności.” Fragment ten jednoznacznie wskazuje, że celem realizacji polityki mobilności ma być zmniejszenie liczby osób na co dzień korzystających z samochodu. Część dotychczasowych kierowców aut powinna się stać codziennymi pasażerami transportu zbiorowego, pieszymi i użytkownikami rowerów.

W WPM wymieniono także środki, przy pomocy których mają być realizowane cele podstawowe. Podzielono je na 15 obszarów. Zdecydowana większość z nich przekłada się na standard ruchu pieszego we Wrocławiu. Konkretne środki, bezpośrednio wpływające na komunikację pieszą, opisane są poniżej.

W obszarze 1. „planowanie przestrzenne” za środki prowadzące do realizacji celów uznaje się m. in. „wzmacnianie zwartości struktury miasta”, „stymulowanie koncentracji miejsc pracy, nauki i usług w sąsiedztwie tras komunikacji zbiorowej”, jak również „wzmacnianie lokalnych centrów”. W dziale 2. „kształtowanie zrównoważonej mobilności” wymienia się m. in. „zachęcanie do odbywania podróży w mieście środkami transportu niesamochodowego”. Kluczowym dla komunikacji pieszej elementem obszaru 3. „transport zbiorowy” jest „zapewnienie wygodnych dojść pieszych do węzłów i przystanków transportu zbiorowego oraz dogodnych warunków do wykonywania przesiadek”. Za kierunkowe założenie dla obszaru 4. „bezpieczeństwo przemieszczania” autorzy WPM przyjęli wizję „zero śmiertelnych ofiar wypadków we Wrocławiu”. Tę ideę należy uznać za kluczową dla wrocławskich pieszych, zwłaszcza po analizie statystyk wypadków z ostatnich lat (162 ofiary śmiertelne wśród pieszych w latach 2007-2014). W sferze bezpieczeństwa warto wskazać również na „projektowanie inwestycji transportowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, w szczególności pieszym i rowerzystom”, „rozszerzanie obszaru miasta objętego strefami ruchu uspokojonego” oraz „poszerzanie przestrzeni publicznych bez samochodu”.

Dział 5. „dialog społeczny” zakłada m. in. „współpracę z mieszkańcami w procesie projektowania rozwiązań - umożliwienie zgłaszania propozycji wyprzedzająco w stosunku do

[33] Zielona fala - umożliwienie pojazdom płynnego przejechania przez kilka następujących po sobie skrzyżowań z sygnalizacją świetlną w ciągu jednej drogi bez zatrzymywania, o ile pojazdy te utrzymują pewną stałą, założoną prędkość.

całego procesu inwestycyjnego". Środek ten, bardzo istotny, obliguje władze miasta do konsultowania szczegółowych rozwiązań wdrażanych w przestrzeni Wrocławia przy okazji inwestycji. Zbiór zasad w obszarze 8. „polityka parkingowa" zawiera zapis „na obszarze centrum: ograniczanie lub eliminowanie parkowania na ulicach istotnych dla ruchu pieszego", trafnie wskazując parkowanie pojazdów na ciągach pieszych jako jedną z najbardziej uciążliwych barier. Elementem działu 9. „transport samochodowy osobowy (indywidualny)" jest „dbałość o ulice jako integralne elementy przestrzeni publicznej, w których należy racjonalnie dzielić przestrzeń pomiędzy jej różnych użytkowników, stosować wysokiej jakości rozwiązania inżynierskie, wprowadzać zieleń i elementy małej architektury". W obszarze 14. „ochrona środowiska" wymieniono m. in. „działania obniżające energochłonność transportu", „działania obniżające emisyjność transportu".

Wszystkie wymienione wyżej elementy wskazują, że realizacja zapisów WPM powinna przełożyć się na poprawę standardu ruchu pieszych we Wrocławiu. O dużej roli tego rodzaju transportu świadczy wyodrębnienie specjalnego obszaru 6. pod nazwą „ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności". Zawiera on takie środki realizacji Polityki, jak m.in.: „rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności", „zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta", „dostosowywanie drogowej sygnalizacji świetlnej do potrzeb pieszych, w tym seniorów i osób niepełnosprawnych" oraz „preferowanie w obrębie skrzyżowań i węzłów przejść w poziomie terenu". Są to działania, których zastosowanie mogłoby rozwiązać największe problemy pieszych w sposób kompleksowy.

W rozdziale V Polityki ustalono, w jaki sposób monitorowany będzie sposób wdrażania postanowień dokumentu. Za najważniejsze wśród badanych wskaźników uznano m.in.: „udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbiciem na poszczególne środki transportu (transport zbiorowy, rower i piesi)" oraz „liczbę ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu, w tym osób niezmotoryzowanych". Dla niemal każdego obszaru WPM stworzono również odrębne wskaźniki służące do weryfikacji procesu jej wdrażania.

Niestety nie ustalono żadnych wskaźników, dzięki którym możliwe byłoby monitorowanie realizacji Polityki w zakresie transportu pieszego. Parametry dobrane dla innych obszarów można oczywiście powiązać też z ruchem pieszych, jednak pominięcie tego konkretnego obszaru może budzić wątpliwości. Wskaźniki w zakresie transportu pieszego mogłyby określać np. stan techniczny chodników lub średni czas oczekiwania na zielone światło na przejściach dla pieszych, zwłaszcza w centrum miasta.

Nie przygotowano narzędzi do badania np. powierzchni wyremontowanych chodników (z wymianą na nawierzchnię przyjazną również osobom niepełnosprawnym, a nie stosowaną we Wrocławiu kostkę betonową), powierzchni przestrzeni publicznych, które zostały w całości przeznaczone dla pieszych, czy też liczby pieszych ciągów komunikacyjnych, których ciągłość

została zapewniona (stworzona lub odtworzona). Pominięcie transportu pieszego podczas tworzenia listy wskaźników oznacza, że bardzo trudno będzie określić, czy zapisy WPM w tej kwestii są wdrażane.

Wśród parametrów, których spełnianie przekłada się na jakość ruchu pieszego, są m.in. „długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego" (tu zabrakło jednak wymogu stosowania fizycznych środków uspokojenia ruchu) oraz „liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu" (wskaźnik świadczący o woli realizacji tzw. „wizji zero" - zero ofiar śmiertelnych wypadków drogowych). Czynniki te miały być analizowane raz w roku. Opracowania takie jednak nie powstają lub nie są podawane do wiadomości mieszkańców. W WPM zabrakło np. parametru dotyczącego liczby barier dla pieszych, które zlikwidowano w danym roku (np. przejścia podziemne i kładki nad ulicami, zbyt wysokie krawężniki).

Jednym z najważniejszych efektów stosowania WPM ma być wzrost udziału podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży odbywających się w mieście do 65%. Jednocześnie udział podróży samochodem ma spaść poniżej 35%. Nie określono jednak, do kiedy ma się to wydarzyć. Władze miasta, w obliczu braku ustalonej daty osiągnięcia celów WPM, mogą deklarować, że zmierzamy w odpowiednim kierunku. I tak się w istocie dzieje.

Realne działania pracowników Urzędu Miejskiego i jednostek mu podległych wskazują na brak woli politycznej, by wdrażać zapisy Polityki w pełnym zakresie. W latach 2014 - 2017 planuje się wydać przeszło 1 miliard złotych na rozbudowę układu drogowego, która w konsekwencji przyniesie dalszy wzrost liczby samochodów poruszających się po mieście. Po wejściu w życie WPM nie zbudowano żadnej linii tramwajowej ani choćby fragmentu systemu Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej. Nie stworzono kompleksowego planu remontu chodników, uspokojenia ruchu, budowy brakujących przejść dla pieszych (być może zajmie się tym powołany na początku 2015 r. oficer pieszy). Jednocześnie poszerzono kolejne ulice (m.in. Skłodowskiej-Curie) wprowadzające ruch do centrum. Planuje się również przeznaczyć setki milionów złotych z funduszy unijnych na rozbudowę dróg dojazdowych z gmin ościennych, jednocześnie rezerwując na transport pieszy, zbiorowy i rowerowy mniejsze środki. Urzędnik odpowiadający za przestrzenie piesze i bezpieczeństwo pieszych nie ma nawet wydzielonego budżetu, co świadczy o traktowaniu ruchu pieszego w sposób niepriorytetowy.

Władze miasta prowadzą również działania zgodne z duchem i literą WPM - np. zbudowano przystanki wiedeńskie i wyniesione przejścia dla pieszych na ul. Krupniczej, zaplanowano uporządkowanie ruchu na Nadodrzu, powstały przejścia w poziomie jezdni na pl. Strzegomskim oraz w ciągu ulic Świdnickiej i Bogusławskiego. Inwestycje te są jednak zazwyczaj niepełne (rezygnacja z pomysłu deptaka na ul. Krupniczej), odkładane w czasie (uspokojenie ruchu na osiedlu Nadodrze) lub mają zbyt małą skalę (wyznaczanie nowych przejść dla pieszych), by zapewnić realną i trwałą zmianę w przyzwyczajeniach transportowych mieszkańców, skłaniając ich do rezygnacji z samochodu. W naszej ocenie przy obecnej polityce władz miasta nie ma szans na osiągnięcie stosunku podróży niesamochodowych do

samochodowych na poziomie 65:35. Wręcz przeciwnie, wskaźnik podróży autem będzie systematycznie rósł, utrudniając przemianę tkanki miejskiej w przyjazną pieszym. Pracownicy Urzędu Miejskiego regularnie deklarują, że Polityka Mobilności musi być realizowana, ale „w sposób ewolucyjny, a nie rewolucyjny", głównie poprzez działania miękkie i edukację. Przykładowo, przed referendum lokalnym we wrześniu 2015, m. in. w sprawie ograniczenie ruchu aut w centrum, wicedyrektor Biura Rozwoju Wrocławia stwierdził: „*Odpowiedź pozytywna pozwoli na kontynuację procesu, który się już toczy. To znaczy powolnego i elastycznego kształtowania organizacji ruchu w centrum. W ten sposób zwracana jest przestrzeń starego miasta mieszkańcom. Mam tu na myśli zdejmowanie parkowania z chodników i jezdni, i umożliwienie lokowania tam np. ścieżek rowerowych czy ogródków gastronomicznych. Można powiedzieć, że zabieramy przestrzeń stojącym samochodom i oddajemy ludziom i to jest cały sens tego przedsięwzięcia. Jest to proces dobrze postępujący, ale niezbyt szybki, bo tego nie należy robić ze zbytnim pośpiechem.*[34]" Trudno jednak oczekiwać, że kampanie promocyjne i pozytywne zmiany na małą skalę przyniosą efekt, skoro plany inwestycyjne miasta i decyzje urzędników odpowiadających za wygląd i funkcję ulic odzwierciedlają raczej niechęć magistratu do zmiany Wrocławia w miasto przyjazne pieszym. Wyraźnie widać także to, że władzom Wrocławia brakuje świadomości, iż poprawa jakości życia w mieście oraz komfortu poruszania się pieszo zawsze będzie się wiązać z ograniczeniami dla aut.

Działania Urzędu Miejskiego

Niniejszy rozdział przedstawia poczynania Urzędu Miejskiego w temacie ruchu pieszego w ostatnich latach. Odbyliśmy szereg spotkań z przedstawicielami różnych jednostek, w których prosiliśmy urzędników o opisanie dotychczasowych działań i przedstawienie niektórych rozwiązań. Kolejne podrozdziały są efektem rozmów z: Katarzyną Kasprzak i Dariuszem Turkiewiczem (reprezentującymi Wydział Inżynierii Miejskiej), Tomaszem Smolińskim i Anną Rygałą (Biuro Rozwoju Wrocławia) i Tomaszem Stefanickim (tzw. Oficer Pieszy)[35].

Wydział Inżynierii Miejskiej

Katarzyna Kasprzak i Dariusz Turkiewicz z Wydziału Inżynierii Miejskiej (WIM) przekonywali, że magistrat prowadzi działania ukierunkowane na poprawę jakości ruchu pieszych. Głównym argumentem potwierdzającym tę tezę jest wyznaczanie dróg w strefach Tempo 30, które zdaniem urzędników obejmują prawie 46% długości ulic miasta. Stan ten jest prawie ukończony

[34]Wypowiedź M. Zabińskiego, wicedyrektora Biura Rozwoju Wrocławia - www.wroclaw.pl/referendum/ograniczenie-ruchu-samochodowego-w-centrum-miasta.

[35] Oficer Pieszy to nazwa używana potocznie, formalnie jest to Stanowisko ds. Rozwoju Przestrzeni Publicznej dla Ruchu Pieszego.

według WIM, wymaga tylko uszczelnienia – wciąż pojawiają się wnioski o pojedyncze ulice, najczęściej kierowane przez Rady Osiedli, i w tych wypadkach są realizowane. Wnioski składane przez mieszkańców zazwyczaj poddawane są analizom. Ważnym ich elementem są raporty o zdarzeniach drogowych z udziałem pieszych od Komendy Miejskiej Policji.

Urzędnicy WIM zdają sobie sprawę, że samo ustawienie znaku oznaczającego strefę Tempo 30 lub strefę zamieszkania niekoniecznie spowoduje zmiany zachowań kierowców, dlatego stosowane są również elementy fizycznego uspokojenia ruchu. Obecnie na realizację czekają wnioski o ok. 400 **progów spowalniających** na 100 ulicach (najstarsze jeszcze z 2010 roku), ale problemem jest finansowanie. W związku z tak dużą liczbą zgłoszeń i brakiem funduszy na razie nie są przyjmowane nowe. Koszt jednego progu to (w zależności od warunków) ok. 20 tys. zł, niewiele mniej niż na wyniesione przejście dla pieszych (30 tys. zł). Działają one jednak punktowo, nie powodują zmniejszenia prędkości na całej ulicy, dlatego są zazwyczaj stosowane na wjazdach do strefy uspokojonego ruchu. WIM rozważa wprowadzenie dobrej praktyki polegającej na tym, że to Rady Osiedli mają opiniować liczbę i lokalizację progów spowalniających, ponieważ zdarzały się konflikty i żądania demontażu od mieszkańców. Innym popularnym środkiem uspokojenia ruchu są **azyle na przejściach** dla pieszych. Zdaniem pracowników WIM, w ich okolicach nie zdarzają się wypadki ani kolizje. Skuteczność azyli wynika z tego, że przejście dla pieszych jest dzielone na dwa osobne kierunki – pieszy nie musi czekać, aż z obu stron nie będzie nic jechało. Dodatkowo odginają one tor jazdy aut, co wiąże się z naturalnym zmniejszeniem prędkości. Za azylami przemawia też fakt, że jest to rozwiązanie stosunkowo tanie. Można je znaleźć np. na ulicach śródmiejskich: Bolesława Prusa, Stefana Wyszyńskiego, czy Jedności Narodowej.

Na skrzyżowaniach, w celu uspokojenia ruchu, stosuje się tzw. **minironda**. Nie są one powszechną praktyką, stosuje się je tam, gdzie często występowały kolizje (np. ul. Koszalińska, Spółdzielcza/Dembowskiego). WIM twierdzi, że po ich wybudowaniu liczba kolizji spada niemal do zera. Po minirondach auta jeżdżą sporadycznie, większość podąża odgiętym torem jazdy, co zmniejsza prędkość. Pewnym ograniczeniem dla tego rozwiązania jest wielkość skrzyżowania, którego promień powinien wynosić 22–23 m (większość skrzyżowań w centrum ma jednak odpowiednie parametry).

Kolejne rozwiązanie na skrzyżowaniach to ich **wyniesione tarcze** – wymaga to jednak całkowitej ich przebudowy. Takie rozwiązanie pojawiło się we Wrocławiu m.in. na Oporowie: Petrażyckiego/Kadłubka (wykonane niedawno) i Śniegockiego/Darwina (funkcjonuje od kilku lat). Zdaniem WIMu takie rozwiązanie jest drogie, dlatego stosuje się je raczej na nowych ulicach, bez roli tranzytowej.

Fot. 1. Azyl na ul. Prusa przy skrzyżowaniu z ul. Matejki (A. Zienkiewicz).

We Wrocławiu sporadycznie stosuje się rozwiązanie zwane **uszami Myszki Miki** – polega ono na zwężeniu jezdni przy skrzyżowaniu, dzięki czemu pieszy ma węższe przejście do pokonania. Dodatkowo zwiększa się powierzchnia chodnika, a „uszy" wyznaczają koniec zatoczek parkingowych. "Uszy" można zaobserwować na wrocławskim Nadodrzu, np. na ul. Jedności Narodowej, czy w okolicach Rynku, przy skrzyżowaniu ul. Św. Mikołaja z Kiełbaśniczą. Podobne rozwiązanie ma być realizowane z Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego z 2014 roku (WBO14) przy skrzyżowaniu ul. Reymonta z Kraszewskiego – obustronnie zawężone i wyniesione przejście. Niestety, rozwiązanie to nie jest standardem Urzędu Miejskiego – popularniejsze są, wcześniej opisane, tańsze azyle.

Według WIMu każda klasa jezdni wymaga różnych środków uspokojenia ruchu. Na drogach głównych podstawowym środkiem uspokojenia ruchu jest sygnalizacja. Urzędnicy są przekonani, że w takich miejscach tylko ona może zapewnić pełne bezpieczeństwo. Twierdzą, że jest to ostatnie z rozwiązań na liście elementów, które służą uspokojeniu ruchu.

Zmiany w infrastrukturze drogowej są dyskutowane w gronach urzędników. Jednym z takich cyklicznych spotkań jest Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KBRD), odbywająca się w każdy czwartek[36]. Urzędnicy i przedstawiciele służb mundurowych dyskutują, usiłując wybrać najlepsze rozwiązania w problemowych miejscach (często są one zgłaszane

[36]Dotychczas urzędnicy nie wyrazili zgody, by w posiedzeniach Komisji brali udział przedstawiciele organizacji pozarządowych, które zajmują się tematem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

przez samych mieszkańców). Drugim cotygodniowym spotkaniem jest komisja sygnalizacyjna, która zajmuje się ustawieniami cykli świetlnych. Wnioski dotyczące ruchu pieszego są dyskutowane właśnie tam, a poprzedzają je analizy ZDiUMu.

Obecnie WIM przygotowuje projekt uspokojenia ruchu i uporządkowania parkowania na Sępolnie i Biskupinie. Piesi chodzą tam środkiem jezdni, bo chodniki są pełne zaparkowanych samochodów. W tej sprawie będą prowadzone konsultacje społeczne, a mieszkańcy będą mieli kilka wariantów rozwiązań do wyboru.

Warto nadmienić o tym, o czym nie wspomnieli urzędnicy, czyli nowych naziemnych przejściach dla pieszych w mieście. W ciągu ostatniego roku oddano do użytku przejścia: przez ulicę Świdnicką w ciągu ul. Bogusławskiego i na pl. Strzegomskim przez Legnicką. Ulica Bogusławskiego jest alternatywą dla turystycznego Rynku i coraz więcej ludzi przychodzi tu się bawić i spotykać ze znajomymi. Wcześniej część osób nielegalnie przekraczała ul. Świdnicką, by nie musieć chodzić naokoło i czekać dodatkowo na światłach przy skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego. Funkcjonujące niecały rok przejście z przejazdem rowerowym jest intensywnie użytkowane przez pieszych, pasażerów komunikacji zbiorowej i rowerzystów. Skróciło dystans i uczyniło przemieszczanie się w tym rejonie wygodniejszym.

Również inwestycja dokonana na placu Strzegomskim i oddana do użytku w listopadzie 2014 roku ułatwia życie pieszym. Osoby starsze, rodzice z dziećmi, czy niepełnosprawni nie muszą już schodzić do podziemia, by przekroczyć szeroką jezdnię. Minusem jest to, że trzeba kilka razy odczekać na świetle czerwonym, a także to, że nie ma przejścia naziemnego w stronę bunkra, czyli Muzeum Współczesnego Wrocław.

Wciąż trwają prace (wrzesień 2015) wokół przejścia dla pieszych przez ul. Kazimierza Wielkiego w ciągu ulicy Świdnickiej. Przez kilkadziesiąt lat funkcjonowało tam przejście podziemne. Urzędnicy jednak zdecydowali, że na obchody Europejskiej Stolicy Kultury 2016 powinno pojawić się przejście naziemne. Przejście podziemne, ale węższe niż dotychczas, nadal będzie funkcjonowało. Prace uwzględniają także wydłużenie przystanków tramwajowych do podwójnych. Zmiana wzbudza wśród wrocławian duże emocje. Nie brak głosów, że przejście naziemne jest niepotrzebne, a podziemne funkcjonowało bardzo dobrze.

Biuro Rozwoju Wrocławia

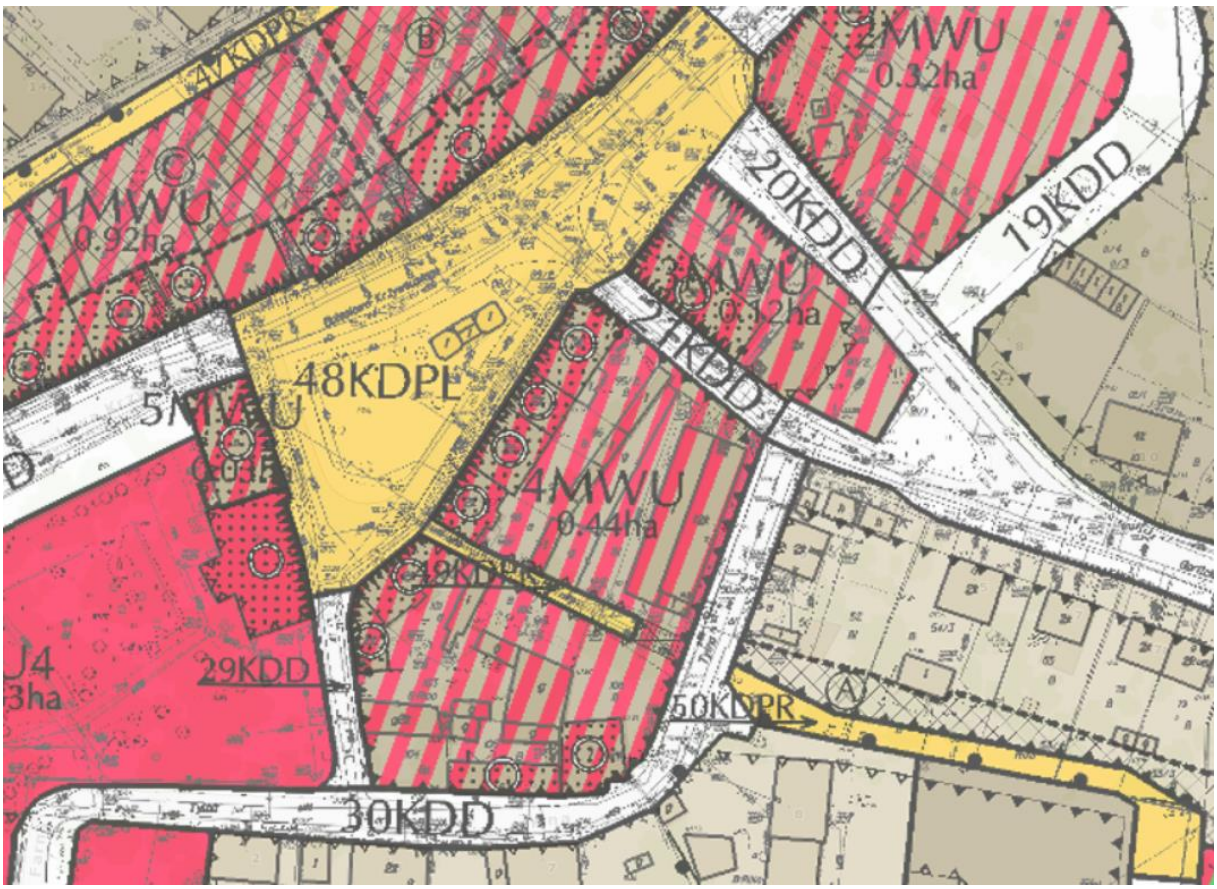
Tomasz Smoliński i Anna Rygała z Biura Rozwoju Wrocławia (BRW) poinformowali, że Biuro nie prowadziło dotychczas żadnych analiz dedykowanych stricte ruchowi pieszemu[37], a działania

[37]To rzecz zaskakująca, bo w Sprawozdaniu Prezydenta z wykonania zadań za 2013 rok (na stronie 735) możemy przeczytać: <<*W ramach działań przygotowano studia, koncepcje, idee dotyczące w szczególności następujących tematów: Węzłów przesiadkowych we Wrocławiu – propozycje usprawnień (wspólnie z Departamentem Infrastruktury i Gospodarki); Przestrzeni współdzielonych; Promenady Staromiejskiej – propozycje „ulepszeń"; Poprawy dostępności Starego Miasta dla pieszych.*>> Złożyliśmy o to wniosek do BRW o udostępnienie informacji publicznej i otrzymaliśmy prezentacje na ww. tematy z propozycjami rozwiązań w danych obszarach. Niektóre z nich zostały już wprowadzone

jednostki w tej sferze ograniczają się do stosowania konkretnych zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP).

Przed przystąpieniem do projektu MPZP wykonywane są analizy całego obszaru, którym towarzyszy także wizja lokalna. Ruch pieszych jest uwzględniany, czasem w planach pojawiają się tzw. przedepty, czyli najkrótsze drogi dojścia (*desire path*) w dane miejsce, wydeptane z dala od istniejących chodników. W planach zlokalizowane są też miejsca, które mogą przyciągać najwięcej ludzi, i prowadzące do nich ciągi piesze.

W planach miejscowych we Wrocławiu nie ma zapisów dotyczących minimalnej szerokości chodników, bo według pracowników BRW jest to za daleko idąca regulacja. Podobnie jest z wskazywaniem w planach, w jaki sposób na danej ulicy ma funkcjonować parkowanie – to zależy od konkretnych rozwiązań projektowych, które ustalane są później. Pojawiają się natomiast zapisy o tzw. *shared space* – przestrzeni współdzielonej, gdzie nie ma rozróżnienia na chodniki i jezdnię, a wystrój ulicy ma być wysokiej jakości (mała architektura, zieleń).



Rys. 2. Fragment MPZP dla Psiego Pola Małomiasteczkowego pokazujący plac główny (KDPL) i drogi dojścia do niego – poprzez drogi dojazdowe (KDD) i ciągi pieszo-rowerowe (KDPR). (gis.um.wroc.pl)

(np. te dotyczące węzłów przesiadkowych we Wrocławiu), inne zostały odrzucone (jak przejście dla pieszych w ciągu Promenady Staromiejskiej przez ul. Piotra Skargi); pozostałe czekają na "lepsze czasy".

Oficer Pieszy

Postulat powołania w magistracie stanowiska Oficera Pieszego[38] (OP) pojawił się na I Wrocławskim Forum Miejskim w czerwcu 2014 roku. Jednak dopiero spotkanie Anny Rumińskiej i Tomasza Jakuba Sysły (szczegóły w dalszej części raportu) z Rafałem Dutkiewiczem w grudniu 2014 roku przekonało prezydenta do takiego ruchu.

Postępowanie rekrutacyjne skierowane było tylko do pracowników urzędu. Na nowe stanowisko wybrany został Tomasz Stefanicki, ówczesny pracownik Biura Rozwoju Gospodarczego. Ma on zajmować się głównie ulepszaniem przestrzeni publicznej, w której poruszają się piesi. Swoją pracę rozpoczął w lutym 2015 r., a głównym celem jego pracy jest poprawienie przestrzeni publicznej, w której poruszają się piesi – przede wszystkim ulic.

Tomasz Stefanicki przekonywał, że określenie polityki w stosunku do pieszych to nie tylko kwestie komunikacyjne, ale ogólnie związane z jakością przestrzeni publicznej – jej rozplanowaniem, rozkładem funkcji, poczuciem bezpieczeństwa, estetyką – bo to pieszy jest najbardziej „bezpośrednim" użytkownikiem miasta. Jest niechroniony nie tylko jako uczestnik ruchu (najbardziej zagrożony skutkami kolizji i wypadków), ale też jest najbardziej narażony na oddziaływania zewnętrzne (pogoda, brud itp.). Nie ma też możliwości pokonywania dużych dystansów. Oznacza to, że polityka piesza jest nie tylko polityką komunikacyjną (przemieszczanie się z punktu A do B), lecz zagadnieniem interdyscyplinarnym, obejmującym poza planowaniem i realizacją poszczególnych inwestycji, także kwestie urbanistyczne (planowanie rozkładu funkcji terenów i obiektów w poszczególnych częściach miasta) oraz związane z utrzymaniem przestrzeni. Dlatego zdaniem Oficera Pieszego polityka wobec pieszych powinna mieć charakter koordynujący działania wielu jednostek organizacyjnych, nie zaś być przyjęta i realizowana tylko przez jedną z nich.

Oficer jako cel ogólny swoich działań wyznaczył zwiększenie atrakcyjności, funkcjonalności oraz bezpieczeństwa przestrzeni publicznej Wrocławia dla pieszych. Miernikiem skuteczności tych działań ma być wzrost udziału podróży pieszych w ogólnej liczbie podróży w mieście. Jako cele szczegółowe nakreślił:

- likwidację istniejących i zapobieganie powstawaniu nowych barier architektonicznych dla ruchu pieszego,
- ograniczenie parkowania w przestrzeni publicznej i zwiększenie wykorzystania parkingów kubaturowych, w szczególności w centrum Wrocławia,
- ograniczenie czasu oczekiwania na przejściach z sygnalizacją świetlną,
- rozwój stref przyjaznych dla ruchu pieszego (w tym stref z wyłączonym ruchem kołowym, stref zamieszkania, stref Tempo 30),
- promowanie kultury poruszania się pieszo oraz postaw sprzyjających bezpieczeństwu osób pieszych,

[38]Oficer Pieszy to nazwa używana potocznie, formalnie jest to Stanowisko ds. Rozwoju Przestrzeni Publicznej dla Ruchu Pieszego.

- rozwój turystyki pieszej.

Realizacji celów szczegółowych mają służyć konkretne projekty składające się na program rozwoju przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego: wprowadzenie standardów ustawień sygnalizacji świetlnej z perspektywy ruchu pieszego, realizacja polityki parkingowej, wprowadzenie standardów projektowania infrastruktury pieszej, korygowanie istniejącej infrastruktury (usuwanie barier), wprowadzanie stref przyjaznych ruchowi pieszemu (w tym stref zamieszkania, stref Tempo 30, wyjątkowo stref zamkniętych dla ruchu kołowego), rozwój oferty miasta skierowanej do turystów poruszających się pieszo.

Oficer Pieszy chciałby wyznaczyć obszar centrum (na osi wschód–zachód od pl. Jana Pawła II do skrzyżowania ul. Oławskiej i Piotra Skargi), gdzie ustawienia sygnalizacji świetlnej faworyzowałyby ruch pieszy. W tym celu należałoby umożliwić przejście całej zebry przy wyświetlanym sygnale ciągłym zielonym z prędkością 1 m/s (np. jeśli przejście ma 10 metrów, to sygnał ciągły zielony powinien świecić się 10 sekund), zaś maksymalny czas oczekiwania na zielone nie powinien przekraczać 40 sekund. Poza strefą centrum ustawienia miałyby być nieco mniej korzystne (np. czas oczekiwania na zielone – maks. 50 s, możliwość przejścia z prędkością 1,4 m/s przy zielonym świetle ciągłym, czas oczekiwania na azylu na przejściach wielojezdniowych – maks. 20 s). Do tego Oficer Pieszy chciałby wyznaczenia stref szczególnych, gdzie w pewnych dniach czy porach ruch pieszy jest skumulowany (np. niedzielne przedpołudnia: targowisko przy Dworcu Świebodzkim czy Młynie Sułkowice, weekendy: ZOO). To wymagałoby jednak oddzielnych analiz. Niestety pod znakiem zapytania stoi realizacja tych zamierzeń, gdyż inżynierowie ruchu z zespołu ITS (z angielskiego: Intelligent Transportation System) przekonują, że nie jest możliwe określenie jednego standardu dla całego obszaru, a każde skrzyżowanie wymaga osobnej analizy i ciągłej obserwacji.

Oficer Pieszy chce uczynić jednym z ważniejszych projektów uporządkowanie parkowania na całych obszarach miejskich, według przejrzystych zasad wypracowanych wspólnie z jednostkami miejskimi i partnerami społecznymi. Najbliższą okazją ku temu ma być otwarcie parkingu kubaturowego na 660 aut pod Narodowym Forum Muzyki. Stworzenie polityki parkingowej wynika wprost z zapisów Polityki Mobilności uchwalonej przez Radę Miejską w 2013 roku.

Ze słów Tomasza Stefanickiego wynika, że blokowanie chodników przez parkujące samochody jest drugą najczęściej zgłaszaną przez mieszkańców barierą w poruszaniu się pieszo po Wrocławiu. Jedną z przyczyn jest niedoskonałe prawo, które nie zakazuje bezwzględnie parkowania na chodnikach. Oficer podkreśla, że zmiany w tym zakresie muszą być stopniowe, ponieważ przez lata istniało faktyczne przyzwolenie na zajmowanie chodników przez auta. W pierwszej kolejności muszą być nakierowane za wzrost świadomości praw pieszych oraz stopniowy wzrost kosztów zajmowania przestrzeni publicznej ponoszonych przez parkujących. Radykalna zmiana praktyki w kierunku restrykcyjnego egzekwowania przepisów zdaniem

Oficera Pieszego spowodowałoby duży opór społeczny oraz polityczny i w efekcie byłaby nieskuteczna[39].

Oficer Pieszy chciałby, aby w przypadku parkingów o pojemności powyżej 200 miejsc postojowych przygotowywać plany parkingowe zawierające określenie strefy dogodnego dojścia (400–500 m od wyjścia z danego parkingu), w której obowiązuje strefa płatnego parkowania z miejscami parkingowymi ograniczonymi do minimum. Standardem powinno być stosowanie tam stref zamieszkania.

Oficer jest zwolennikiem konsultacji społecznych w temacie polityki parkingowej, zarówno z Radami Osiedli, jak i mieszkańcami, głównie ze względu na wzrost świadomości poprzez dyskusję publiczną. Oficerowi Pieszemu zależy również na tym, by uspokajać ruch poprzez porządkowanie parkowania (np. przenoszenie miejsc parkingowych z chodników na jezdnię, przez co stanie się ona węższa, a kierowcy będą ostrożniej jeździli).

Działaniami uzupełniającymi, które zwiększałyby świadomość mieszkańców o prawach pieszych, zdaniem OP mogłyby być: program edukacyjny „droga do szkoły" (zajęcia edukacyjne o zrównoważonej mobilności, tzw. mandaty uczniowskie za wycieraczkami nieprawidłowo zaparkowanych aut na drodze do szkoły) oraz stworzenie szybkiej ścieżki reakcji Straży Miejskiej na informacje o nieprawidłowo zaparkowanych samochodach blokujących ruch pieszy (np. w formie aplikacji mobilnej, która po zrobieniu fotografii i uzupełnieniu o lokalizację, ręczną lub automatyczną z modułu GPS, przekazywałaby informację do systemu informatycznego Straży Miejskiej).

W ramach wprowadzania standardów projektowania infrastruktury pieszej, OP wskazuje na konieczność budowania drugich przejść na przystanki tramwajowe, w szczególności „podwójne", co znacznie skróciłoby drogę dojścia. Według Tomasza Stefanickiego, zdecydowana większość wniosków o nowe przejścia dla pieszych dotyczy właśnie dodatkowych przejść na przystanki. Przejścia takie zdaniem OP nie muszą być niebezpieczne, nawet mimo braku sygnalizacji świetlnej. Można to osiągnąć poprzez: wyniesienie przejścia, zmiany nawierzchni (np. płyty chodnikowe na przejściu dla pieszych), zwężenie jezdni przez wyspy boczne o szerokości nawet 50 cm (skutkiem będzie zmniejszenie prędkości aut), zastosowanie przejść labiryntowych (zapobieganie bezpośredniemu wejściu pieszego na przejście bez rozglądania się).

[39]W czerwcu 2015 r. ukazał się tekst Tomasza Stefanickiego „*Wprowadźmy ogólnomiejską strefę płatnego parkowania*" na portalu blogi.wroclaw.pl: http://blogi.wroclaw.pl/transport/wprowadzmy-ogolnomiejska-strefe-platnego-parkowania/. Oficer Pieszy postuluje w tekście, by wprowadzić nową, czwartą strefę parkowania, która mogłaby obowiązywać na osiedlach (na wniosek mieszkańców), a roczne opłaty byłyby niskie (100 zł). Zdaniem Stefanickiego pozwoliłoby to pozbyć się samochodów, z których mieszkańcy nie korzystają lub korzystają zbyt rzadko, przez co kierowcy zmagają się z trudnościami przy szukaniu miejsca do zaparkowania. Propozycję skomentował też prezydent Dutkiewicz (http://wiadomosci.onet.pl/wroclaw/rafal-dutkiewicz-jaroslaw-kaczynski-chce-wywierac-wplyw-na-losy-kraju-wywiad/999eyj) – zapowiedział konsultacje z Radami Osiedli i decyzje najwcześniej za pół roku.

Działania organizacji pozarządowych, naukowców i społeczników

Działalność na rzecz pieszych we Wrocławiu w ostatnich latach nie ogranicza się oczywiście tylko do urzędników. Aktywność wykazywały również osoby niezwiązane z magistratem. Z częścią z nich przeprowadziliśmy rozmowy, a podsumowanie ich poczynań opisujemy poniżej. Nie sposób przedstawić działania wszystkich mieszkańców, dlatego staraliśmy się wybrać tych najbardziej aktywnych. Kolejne podrozdziały opisują pracę wykonaną przez: dr Bogusława Moleckiego, Annę Rumińską i założoną przez nią inicjatywę eMSA, Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, inicjatywę Pieszy Wrocław, Gazetę Wyborczą Wrocław oraz Infopunkt Łokietka 5.

Dr Bogusław Molecki

Dr Bogusław Molecki był jednym z tych naukowców, którzy w swojej pracy zwracali uwagę nie tylko na funkcjonowanie i organizowanie transportu, ale funkcjonowanie w tym systemie ludzi. Pracował w Zakładzie Logistyki i Systemów Transportowych Politechniki Wrocławskiej do końca 2014 roku.

Dr Molecki przeanalizował węzeł przesiadkowy na pl. Grunwaldzkim [7, 8], porównując stan przed i po przebudowie. Analizował ruch pieszy oraz dostępność przystanków dla pasażerów komunikacji miejskiej. Artykuły naukowe na ten temat zostały opublikowane w 2010 roku i były wykorzystywane przez stronę społeczną we wnioskowaniu o wymalowanie naziemnych przejść dla pieszych na wyspę centralną na Rondzie Reagana.

Pierwotnie plac Grunwaldzki był sześciowlotowym skrzyżowaniem zwanym Gwiazdą Szczytnicką. Przed przebudową w 2006 roku odjazdy tramwajów odbywały się z pięciu przystanków, które były zlokalizowane przed skrzyżowaniem, a autobusy z trzech przystanków, z których wszystkie były zlokalizowane za skrzyżowaniem. Po przebudowie większość pojazdów MPK ma przystanek na wyspie centralnej. Wyjątkami są: tramwaj nr 1 jadący ul. Piastowską i Skłodowskiej–Curie i część autobusów, które odjeżdżają spod biurowca Grunwaldzki Center.

Problemem okazał się dostęp do wyspy centralnej. W założeniach cały obszar wyspy miał być dostępny poprzez przejścia naziemne. Przejścia te, mimo uwzględnienia w projekcie i podjętych przygotowań (obniżenie krawężników, ustawienie słupów pod sygnalizatory dla pieszych, wytyczenie dojść), nie zostały otwarte[40]. W projekcie było ich cztery, zob. rys. 5. w

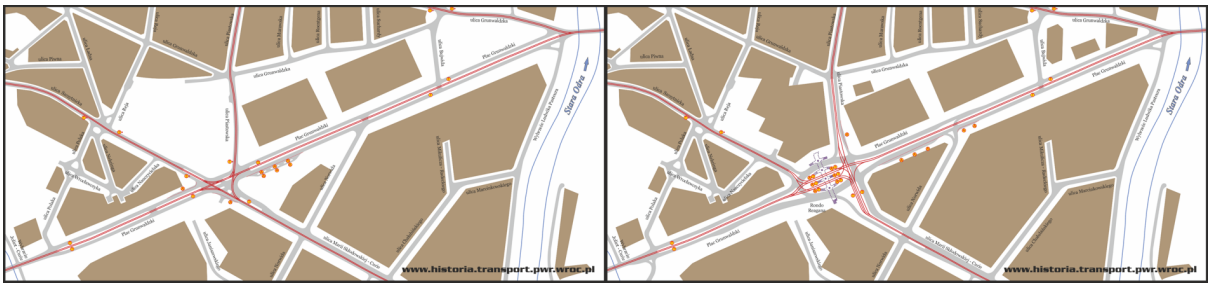
[40]Marek Suchy z biura BBKS Projekt, którego firma na zlecenie Urzędu Miejskiego przygotowała projekt organizacji ruchu tłumaczył w mediach: "*W naszym projekcie znalazły się przejścia dla pieszych, ale na życzenie inwestora zostały one usunięte. Ale nie ma technicznych przeszkód, żeby je nawet dzisiaj domalować. Moim zdaniem nie jest logiczne, by mieszkańcy musieli schodzić ponad 6 metrów w dół i później tyle samo w górę, by dostać się do peronu tramwajowego. Jest to niewygodne i czasochłonne.*"

podrozdziale “Inicjatywa Pieszy Wrocław”. Pasażerów skierowano jednak do głębokiego na 6 m tunelu, również okrojonego w stosunku do pierwotnych założeń (posiada wejścia tylko na dwóch narożnikach skrzyżowania).

Dr Molecki zwrócił uwagę, że z powyższego powodu atrakcyjność komunikacji zbiorowej spadła, mimo integracji przystanków i znaczącego wzrostu częstotliwości odjazdów. Argumentem przeciwko przejściom był możliwy spadek przepustowości ruchu samochodów, dlatego naukowiec wykonał dokładną analizę cyklu sygnalizacji świetlnej. Okazało się, że jedynym problematycznym przejściem byłoby to między centrum handlowym a wyspą centralną po stronie północnej, pozostałe przejścia nie miałyby żadnego wpływu na ruch aut.

Między wyspą centralną a przystankiem tramwaju nr 1 (właśnie tam najwięcej pieszych nielegalnie przekracza jezdnię) zielone mogłoby palić się aż przez 63 sekundy! Wymagane rozporządzeniem czasy to od 14 do 16 sekund, licząc prędkość pieszych na poziomie 1 m/s.

Przejścia dla pieszych z sygnalizacją są za to na wyspie centralnej pomiędzy peronami. W czasie trwania dwuminutowego cyklu sygnał zielony nadawany jest krótko – od 27 s do 31 s (tylko na jednym przejściu aż 41 s). Z badania dr. Moleckiego (wykonanego w dzień roboczy w szczycie popołudniowym) wynika, że na jednym z czterech przejść na wyspie centralnej przekroczenia pieszych na czerwonym wyniosły ponad 30%, zaś na pozostałych – ponad 70%.



Rys. 3. Skrzyżowanie Plac Grunwaldzki/Skłodowskiej-Curie przed i po przebudowie z zaznaczonymi przystankami; źródło: http://www.historia.transport.pwr.wroc.pl/miejski/wroclaw/plgrunw/.

Naukowiec badał również dostępność przystanków na skrzyżowaniu. Po przebudowie placu Grunwaldzkiego przystanki stały się bardziej skupione, lecz dostęp do nich został utrudniony przez konieczność korzystania z przejścia podziemnego. W badaniu dostępności przystanków dla pasażerów zmierzających na Biskupin, okazało się, że w większości przypadków czasy dostępu uległy zmniejszeniu. Wiąże się to głównie ze skróceniem czasu oczekiwania na pojazd (wynik integracji przystanków), ale efekt ten jest niwelowany przez wzrost czasów dojścia do przystanków (w jednym przypadku czas dostępu wzrósł – dojście na tramwaje nr 2 i 10).

Dr Molecki przekonuje, że istnieje silny związek pomiędzy jakością ruchu pieszego a udziałem podróży wykonywanych za pomocą komunikacji zbiorowej (szczegóły opisaliśmy w

Źródło: http://www.gazetawroclawska.pl/artykul/3314490,moj-reporter-rondo-reagana-to-bubel-dlaczego-nie-zrobili-pasow-choc-byly-w-projekcie,id,t.html

podrozdziale dotyczącym tzw. Walkability). Naukowiec przekonuje, że niższa dostępność transportu miejskiego powoduje nieefektywność wydatków na podnoszenie jakości komunikacji zbiorowej, a w rezultacie wzrost zatłoczenia komunikacyjnego miasta.

Anna Rumińska

Aktywne działania na rzecz pieszych prowadziła w ostatnich latach również Anna Rumińska, założycielka grupy eMSA Inicjatywa Edukacyjna[41]. Jednym z głównych projektów eMSY był projekt Splot Szewska. Polegał on na „spleceniu" przestrzeni i ludzi, i wyciągnięciu ich na ulicę. Do tej pory odbyło się pięć edycji Splotu, a każdy z nich miał inny temat przewodni. Inspiracją dla projektu była panująca opinia, że ulica Szewska jest martwa, pusta i bez potencjału.

Anna Rumińska podkreśla, że mieszkańcy Szewskiej regularnie tam przesiadują i chwalą sobie fakt, że ich ulica jest cichsza niż Rynek. Zwraca też uwagę, że ulica Oławska, często podawana jako idealny przykład żywego deptaka, w sensie społecznym i kulturalnym jest martwa, a jej rola jest jedynie tranzytowa, natomiast na Szewskiej pod tymi względami dużo więcej się dzieje. Istotne było również zaakcentowanie, że ulica jest strefą zamieszkania, więc może służyć dzieciom np. do gry w piłkę.

Fot. 2. Ulica Szewska w czasie jednego ze Splotów. (Anna Rumińska, https://sites.google.com/site/splotszewska)

[41]Anna Rumińska – architektka, placemakerka, antropolożka i animatorka kultury, działa w sferze przestrzeni publicznych, szczególnie w kontekście rozwoju i udogodnień dla ruchu pieszego oraz prospołecznych jej aranżacji. Powołała do życia grupę eMSA Inicjatywa Edukacyjna, w ramach której prowadzone są: mobilna szkoła edukacji pozaformalnej, konsulting, badania i wywiady terenowe, diagnozy, placemaking, warsztaty i seminaria. www.emsarelacje.pl.

Anna Rumińska działa również na rzecz poprawy jakości przestrzeni publicznej. Jedną z rzeczy, o którą zabiega, są bardziej użyteczne elementy małej architektury. Przykładem są ławki, tzw. do-społeczne (w kształcie liter L, U lub C), które poza swoją oczywistą funkcją, mogą też wzmagać integrację społeczną. Anna Rumińska mocno angażowała się przeciwko powstaniu w Rynku tzw. szpilkostrady, czyli wyrównanego pasa jezdni Rynku z nowej kostki granitowej. Krytykowała ten pomysł zarówno w czasie konsultacji społecznych, jak i po ogłoszeniu przetargu na jego wykonanie. Przekonywała, że ogródki gastronomiczne nie powinny znajdować się na chodnikach, które pokryte są wygodnymi, gładkimi płytami kamiennymi, ale powinny być odsunięte od fasad i umiejscowione na jezdni Rynku.

Anna Rumińska zwracała się wielokrotnie do Urzędu Miejskiego i Rady Miejskiej z pomysłem, żeby powstał zespół ds. prospołecznej przestrzeni publicznej, który miałby zajmować się właśnie przestrzenią publiczną w kontekście ruchu pieszego. W grudniu 2014 roku, na spotkaniu z Rafałem Dutkiewiczem, Anna Rumińska wraz z Tomaszem Jakubem Sysło, artystą, specjalistą ds. mediów i społecznikiem, zawnioskowali o utworzenie stanowiska Oficera Pieszego na podobieństwo rowerowego i całej sekcji ds. rozwoju ruchu pieszego (wzorem Chicago i Nowego Jorku). Prezydent w lutym 2015 r. ogłosił powstanie stanowiska Oficera Pieszego, którym został Tomasz Stefanicki, wcześniej pracujący w Biurze Rozwoju Gospodarczego UM, ale bez towarzyszącej mu sekcji ds. rozwoju ruchu pieszego.

Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia

Aktywnie o warunki ruchu pieszego upominało się również Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia (TUMW)[42]. Działaniami były głównie akcje interwencyjne bądź apele oraz jeden projekt – traktu pieszego na ulicy Bogusławskiego, będącej nowym centrum wieczorno–nocnego życia Wrocławia.

PROJEKT – TRAKT PIESZY NA BOGUSŁAWSKIEGO

TUMW wraz z Pracownią Projektową Kostka w lutym 2011 roku przedstawili pomysł na odświeżenie przestrzeni obok estakady kolejowej przy ul. Bogusławskiego wraz z oddaniem tej przestrzeni pieszym. Najważniejszym argumentem przemawiającym na korzyść takiego rozwiązania było coraz więcej powstających tu lokali gastronomicznych, generujących duży ruch pieszy, szczególnie wieczorami i nocą w okresie letnim.

[42]Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia zostało założone przez grupę pasjonatów miasta, skupionych wokół Forum Polskich Wieżowców w 2004 roku. TUMW w swoich działaniach skupia się przede wszystkich na interwencjach, dotyczących bardzo szerokiego spektrum spraw od estetyki, przez finanse miasta, aż do kwestii transportowych. Poza oficjalnymi pismami i udziale w konsultacjach społecznych (dotyczących planów miejscowych, studium uwarunkowań i kierunków rozwoju gminy, czy uchwalenia polityki mobilności) TUMW tworzy większe projekty, koncentrujące się na urbanistyce, czy przemianach przestrzeni publicznej (projekt Centrum Świebodzkie, deptak wzdłuż Bogusławskiego, czy alternatywna wizja rozwoju terenu po dworcu PKS we Wrocławiu).

Założeniem projektu było stworzenie szlaku pieszego, który stanowiłby alternatywę dla ul. Piłsudskiego. Częścią pomysłu było uwidocznienie ceglanej elewacji nasypu i zmiana nawierzchni ulicy tak, aby była bardziej przyjazna pieszym. Inspiracjami dla projektu były przestrzenie pod estakadami w Berlinie i Wiedniu.

Opracowano trzy koncepcje: deptak z zakazem ruchu samochodów przez cały rok lub tylko w okresie wakacyjnym oraz pozostawienie ruchu aut, ale zlikwidowanie parkowania po stronie nasypu i wyznaczenie kontrapasa rowerowego. Każda z koncepcji zakładała możliwość wystawienia ogródków gastronomicznych na jezdni. Projekt zakładał również nasadzenia drzew wzdłuż ulicy, wykonanie fontanny i siedzisk przy ul. Zielińskiego oraz wyposażenie traktu w miejsca przypominające historyczne budynki, które niegdyś tu stały (np. hala targowa przy Zielińskiego).

Fot. 3. Ul. Bogusławskiego, aut. Rafał Kwiatkowski, PP Kostka

UWAGI DO POLITYKI MOBILNOŚCI

W maju 2013 roku Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia złożyło 50 uwag do projektu Polityki Mobilności, która miała zastąpić starą Politykę Transportową z 1999 roku. Uwagi TUMW dotyczyły zarówno celów ogólnych polityki, jak i polityki parkingowej, planowania przestrzennego, ruchu pieszego i osób o ograniczonej sprawności, podziału zadań przewozowych, transportu samochodowego, czy w końcu transportu zbiorowego[43]. Tylko

[43] Wszystkie uwagi złożone przez TUMW, wraz z komentarzami autorów, znajdują się na stronie internetowej stowarzyszenia: http://tumw.pl/uwzglednione-i-nieuwzglednione-uwagi-tumw-do-polityki-mobilnosci/. Oprócz TUMWu w konsultacjach społecznych aktywnie uczestniczyła też Wrocławska Inicjatywa Rowerowa (ich wnioski można znaleźć tu: http://www.rowerowy.wroclaw.pl/index_aktualnosci.php5?dzial=11&kat=20&art=1334&limit=60).

część uwag została przez urzędników uwzględniona, a większość odrzucona, w tym wszystkie modyfikacje i propozycje nowych wskaźników, badających skuteczność Polityki Mobilności.

Wśród uwag dotyczących pośrednio lub bezpośrednio ruchu pieszego należy wymienić zapisy o:

- ograniczeniu do niezbędnego minimum ruchu samochodowego w ścisłym centrum miasta (uwzględnione),
- obowiązującym eliminowaniu możliwości parkowania długotrwałego na drogach publicznych i w miejscach ogólnodostępnych (uwzględnione),
- wykorzystaniu Inteligentnego Systemu Transportu do stworzenia zielonej fali na przejściach dla pieszych ułatwiającej przemieszczanie się na węzłach przesiadkowych (uwzględnione),
- wprowadzeniu priorytetu dla ruchu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerowego w ścisłym centrum (uwzględnione),
- wzroście udziału podróży niesamochodowych do 70% (uwzględnione częściowo),
- większej dostępności węzłów przesiadkowych (uwzględnione częściowo),
- wprowadzeniu priorytetu dla ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji zbiorowej w śródmieściu (odrzucone).

WNIOSKI O ZMIANY

TUMW kilkukrotnie występował z bardziej lokalnymi wnioskami o udogodnienia dla pieszych. W styczniu 2013 roku stowarzyszenie wystosowało list do prezydenta miasta dotyczący ulicy Bolkowskiej. Dotyczył on łącznika między ul. Strzegomską a parkingiem przy centrum handlowym Magnolia. TUMW postulowało remont Bolkowskiej polegający na wybudowaniu w miejscu istniejącej obecnie drogi trasy tylko dla pieszych i rowerów oraz zamontowanie oświetlenia dla poprawienia bezpieczeństwa. Zaproponowano odgrodzenie słupkami zrewitalizowanego terenu.

W lutym 2013 roku TUMW wystąpiło do prezydenta miasta z wnioskiem dotyczącym stworzenia chodników i uporządkowania parkowania na ul. Szczęśliwej. Wcześniej piesi musieli poruszać się tam po utwardzonym podłożu gruntowym albo po prostu po jezdni. TUMW zaapelowało, by jak najszybciej wykonać chodniki po obu stronach ul. Szczęśliwej oraz zamontować oświetlenie, a w newralgicznych miejscach ustawić słupki blokujące parkowanie. Wniosek został częściowo uwzględniony.

W kwietniu 2015 roku stowarzyszenie zajęło się sprawą przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Wojanowskiej i Starogajowej na Maślicach. Funkcjonuje ono bez sygnalizacji świetlnej, jest słabo widoczne, a w okolicy znajduje się zarówno przedszkole, jak i Szkoła Podstawowa nr 95. TUMW zawnioskowało, by uspokoić ruch przed przejściem na tyle, by pokonywanie go stało się bezpieczniejsze. Zaproponowano trzy możliwe rozwiązania: wyniesienie przejścia dla pieszych, wybudowanie azylu pośrodku drogi lub w ostateczności

zbudowanie progu zwalniającego przed przejściem. Wydział Inżynierii Miejskiej propozycje odrzucił, zobowiązał się jedynie do poprawienia oznakowania poziomego.

APELE TUMW

W ostatnich latach członkowie Towarzystwa wystosowali do władz miasta apele, z których wiele dotyczyło ruchu pieszego. W sierpniu 2012 roku TUMW wraz z WIR wystosowali list otwarty do prezydenta Rafała Dutkiewicza, Rektora Politechniki Wrocławskiej Tadeusza Więckowskiego i Przewodniczącego Rady Miejskiej Wrocławia Jacka Ossowskiego w sprawie rezygnacji z kolejki gondolowej, mającej połączyć Wybrzeże Wyspiańskiego z ulicą Na Grobli (gdzie powstał nowy gmach uczelni). Społecznicy postulowali rezygnację z kolejki, a w zamian budowę kładki, którą cechuje większa dostępność (dla wszystkich i przez całą dobę), niezawodność i brak opłat. Dzięki temu powstałby wygodny ciąg pieszy i rowerowy, który służyłby wszystkim mieszkańcom.

Nie przekonało to jednak władz Politechniki ani miasta. Kolejka gondolowa – „Polinka" – została wybudowana, a większość pieszych oraz wszyscy rowerzyści muszą na ulicę Na Grobli dostawać się naokoło – przez most Grunwaldzki. Dla pracowników i studentów uczelni „Polinka" jest darmowa, dla pozostałych osób przeprawa przez Odrę kosztuje 3 zł.

W 2014 roku rozpoczęła się w mediach gorąca dyskusja na temat możliwości stworzenia przejść dla pieszych na rondzie Ronalda Reagana za sprawą projektu zgłoszonego do budżetu obywatelskiego. Na początku lutego również Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia włączyło się w tę dyskusję, pisząc list do prezydenta Rafała Dutkiewicza i apelując o dokończenie inwestycji z 2008 roku (obniżono wtedy krawężniki w miejscach, gdzie powinny być pasy; nawet sygnalizacja świetlna dla samochodów jest dostosowana do możliwości pojawienia się przejść). TUMW argumentowało, że obecnie, z uwagi na liczne awarie wind, wyspa pośrodku ronda jest właściwie niedostępna na osób niepełnosprawnych, co nie powinno mieć miejsca z uwagi na ratyfikowaną przez Polskę w 2012 roku Konwencję o Prawach Osób Niepełnosprawnych. Dodatkowo stowarzyszenie zwracało uwagę, że o ile po przebudowie poprawiła się przepustowość dla komunikacji zbiorowej i zmotoryzowanej indywidualnej, to uzyskana sytuacja pieszych jest gorsza (przywoływali badania dra Bogusława Moleckiego). TUMW wysłało list do wiadomości także do firm mających siedzibę w biurowcu Grunwaldzki Center, ponieważ, według nich, ich pracownicy są jedną z grup najbardziej pokrzywdzonych przez obecną sytuację – muszą pokonywać głębokie przejście podziemne i trzy sygnalizacje świetlne przez ul. Skłodowskiej–Curie.

Inicjatywa Pieszy Wrocław

O poprawę warunków ruchu pieszego zabiegała też inicjatywa Pieszy Wrocław[44]. Jej pierwszym głośnym działaniem było utworzenie wydarzenia na Facebooku pt. „Chcemy wyznaczenia przejść dla pieszych na Rondzie Reagana!"[45]. Nabrało ono dużego rozgłosu, informowały o nim niemal wszystkie lokalne media[46]. Był to pierwszy raz, gdy publiczna debata o ruchu pieszym była tak szeroka.

Sytuacja na Rondzie Reagana nie uległa jednak zmianie – nie dopuszczono do głosowania projektu w budżecie obywatelskim, który zakładał wymalowanie przejść i montaż sygnalizacji świetlnej, a prezydent nie przychylił się do apelu inicjatywy Pieszy Wrocław (popartego w internecie przez ok. tysiąc osób oraz przez część radnych na sesji Rady Miejskiej). Dopiero na początku 2015 roku, po powołaniu w mieście Oficera Pieszego, podejście do ronda się zmieniło. Zostały zlecone dodatkowe analizy zewnętrzne, które miały odpowiedzieć na pytanie, czy naziemne przejścia na rondzie będą bezpieczne dla pieszych. Od lipca 2015 r. prowadzone są badania[47], czy zmiany w cyklu sygnalizacji świetlnej nie pogorszą warunków ruchu komunikacji zbiorowej w obrębie węzła przesiadkowego.

[44]Inicjatywa Pieszy Wrocław, z początku prowadzona przez Aleksandra Obłąka i Jakuba Nowotarskiego, powstała na początku 2014 roku. Jej celem było wypełnienie luki jaka istniała w debacie publicznej na temat transportu we Wrocławiu. Dyskusje o komunikacji zbiorowej oraz ruchu rowerowym i samochodowym były powszechne, a o pieszych nie mówiło się niemal wcale. Obecnie jest prowadzona przez stowarzyszenie Akcja Miasto.

[45]Wydarzenie znajduje się pod adresem: https://www.facebook.com/events/1391914131070563/.

[46]Wydarzenie to było pierwszą tak dużą społeczną inicjatywą związaną z ruchem pieszym i dlatego relacji w mediach było bardzo dużo. Przykłady: http://www.mmwroclaw.pl/artykul/spor-o-rondo-reagana-internauci-na-facebooku-domagaja-sie,2730944,art,t,id,tm.html, http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,15399916,Wroclawianie_walcza_o_przejscia_na_rondzie_Reagana.html, http://www.fakt.pl/wroclaw/mieszkancy-domagaja-sie-pasow-na-rondzie-reagana,artykuly,565553.html.

[47]Magdalena Kozioł, „Pasy na rondzie Reagana jeszcze nie teraz. Najpierw testy", http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35771,18374693,pasy-na-rondzie-reagana-jeszcze-nie-teraz-najpierw-testy.html, dostęp 1.09.2015 r.

Fot. 4. *Oryginalny projekt przebudowy skrzyżowania przy pl. Grunwaldzkim – uwzględnia on przejścia dla pieszych w każdym kierunku; źródło: tumw.pl*

17 kwietnia 2014 r. do Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta oraz Wydziału Inżynierii Miejskiej z pismem z uwagami do projektu remontu ul. Obornickiej wystąpili przedstawiciele inicjatywy Pieszy Wrocław, przy wsparciu stowarzyszeń Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia i Wrocławska Inicjatywa Rowerowa. Organizacje zaapelowały, by włączyć stronę społeczną do procesu projektowego tej inwestycji w oparciu o postanowienia obowiązującej Wrocławskiej Polityki Mobilności. Aktywiści zwracali uwagę, że koncepcja remontu zawarta w materiałach przetargowych zakłada poprawę warunków przede wszystkim dla ruchu samochodowego i wyliczali jej mankamenty: brak remontu chodników, brak likwidacji zbędnych lewoskrętów, brak bezpiecznej infrastruktury rowerowej o wysokim standardzie, brak fizycznego wymuszenia przestrzegania ograniczeń prędkości. Swoje argumenty opierali m.in. na konkretnych zapisach zawartych w Polityce.

Remont ul. Obornickiej został odłożony na lata 2017–19. Projekt pod wpływem nacisku społecznego został zmieniony i rozszerzony m. in. o trasy dla rowerów, poszerzenie azyli na przejściu dla pieszych i likwidację zatoki autobusowej. Niestety w dalszym ciągu promuje przede wszystkim jazdę samochodem, nie przewidując remontu chodników, wyznaczenia przejść dla pieszych (w miejscach, w których piesi i tak chodzą) czy fizycznych środków uspokojenia ruchu.

Po rozpoczęciu w maju 2014 r. przebudowy ważnej ulicy w centrum - Krupniczej - przedstawiciele inicjatywy Pieszy Wrocław interweniowali w sprawie niekorzystnej dla

pieszych tymczasowej organizacji ruchu (zlikwidowane zostały dwa przejścia dla pieszych: po północnej stronie skrzyżowania Świdnickiej i Podwala oraz po zachodniej stronie skrzyżowania Sądowej i Podwala). Po publikacji listu otwartego w mediach[48] udało się przekonać urzędników do przywrócenia bardzo uczęszczanego przejścia przez ul. Świdnicką, w ciągu Promenady Staromiejskiej. Przedstawiciele Pieszego Wrocławia skierowali wtedy do Rady Miasta skargę na działania dyrektora spółki Wrocławskie Inwestycje, która nadzorowała przebudowę ul. Krupniczej. W piśmie informowali o naruszeniu przez urzędników Wrocławskiej Polityki Mobilności poprzez nieuwzględnienie interesu pieszych w tymczasowej organizacji ruchu. Radni nie uwzględnili jednak skargi, tłumacząc się względem "bezpieczeństwa pieszych" oraz tym, że: "Niestety, mamy remonty. A to pociąga za sobą wiele utrudnień."[49] (cyt. radny K. Kilarski). Warto zaznaczyć, że przejście w ciągu Promenady miało być zamknięte przez pół roku, co zwiększyłoby przepustowość dla aut na objeździe remontowanej ulicy, a przy okazji zmuszało pieszych do poświęcenie 5 minut na obejście skrzyżowania.

Akcja społeczna Gazety Wyborczej Wrocław[50]

W maju 2013 roku Gazeta Wyborcza Wrocław przygotowała akcję „*Zielona fala dla pieszych i cyklistów*", która trwała ponad pół roku. Gazeta zwracała uwagę na codzienne problemy pieszych (m.in. zbyt mała liczba przejść dla pieszych, parkowanie na chodnikach) i postulowała skrócenie długości czerwonych świateł na przejściach na wielu skrzyżowaniach w mieście (m.in. Grabiszyńska/Hallera/Klecińska, czy Pułaskiego/Hubska/Dyrekcyjna/Sucha).

Dziennikarze zwracali również uwagę na niewygodę i problematyczność przejść podziemnych i kładek (bariera dla osób starszych czy z wózkami, a szczególnie dla niepełnosprawnych) oraz brak przejść dla pieszych w wielu miejscach w centrum miasta, przez które trzeba chodzić naokoło, tracąc przy tym czas. Dodatkowe odległości do pokonania są naprawdę spore: 400 m na przejście z bulwaru Joliot–Curie przez ul. Wyszyńskiego, 300 m na pokonanie ulicy Prostej, 150 m by kontynuować spacer wzdłuż Promenady Staromiejskiej przez ul. Piotra Skargi. Gazeta postulowała o stworzenie nowych przejść dla pieszych w tych i kilku innych miejscach: na rondzie Reagana, na skrzyżowaniu Piotra Skargi i Oławskiej (strona północna, zamiast przejścia podziemnego), przy kładce nad ul. Grabiszyńską w ciągu ul. Kolejowej, między przystankami na ul. Kazimierza Wielkiego na rogu ul. Ruskiej, przez ul. Nowy

[48]List do Gazety Wyborczej, J. Nowotarski, P. Filar, „Nie jeździsz samochodem? Miasto się z tobą nie liczy" http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35754,15916090,Nie_jezdzisz_samochodem__Miasto_sie_z_toba_nie_liczy.html#ixzz311vgRhho, dostęp 1.09.2015 r.

[49]Protokół nr LVIII/14 sesji RMW z dnia 22 maja 2014 roku, zob. http://bip.um.wroc.pl/contents/content/270/3988.

[50]Na podstawie artykułów w Gazecie Wyborczej Wrocław: „*Zielone dla pieszych*", wydanie z dnia 01/06/2013, str. 1; „ *Zielone dłużej dla pieszych*", z dnia 14/06/2013, str. 1; „*Dajcie pieszym przejść*", z dnia 14/08/2013, str. 2; „*Chodnik dla pieszych, nie dla aut*", z dnia 04/09/2013, str. 2; „*Piesze koło u wozu*", z dnia 11/02/2014, str. 2; „*Przejścia przez mękę*", z dnia 10/02/2014, str. 1.

Świat przy ul. Łaziennej w stronę ul. Cieszyńskiego, przez ul. Wyszyńskiego z ul. Hlonda do Benedyktyńskiej i przez ul. Pułaskiego na rogu ul. Kościuszki. Od akcji Gazety minęły dwa lata i żadne z tych przejść nawet nie jest planowane. Wiemy jedynie o wspomnianych analizach dotyczących ronda Reagana.

Gazeta Wyborcza zachęcała czytelników do wskazywania, na których skrzyżowaniach pieszy musi czekać najdłużej i gdzie światła dla pieszych są ze sobą nieskoordynowane, co powoduje kilkukrotne czekanie na przejście. Następnie dziennikarze wybrali 10 najbardziej problematycznych skrzyżowań i umieścili na nich naklejki "*Chcemy zielonej fali dla pieszych. Urzędniku, napraw to przejście*". Wybrane zostały m.in. przejście przez al. Armii Krajowej na wysokości ul. Krynickiej (zielone światło „na przycisk", czas oczekiwania – 3 do 5 min., rekord – 12 min), czy przez ul. Strzegomską na wysokości ul. Rogowskiej, gdzie osobne fazy sygnalizacji wyznaczono dla obu jezdni i buspasa. Innym problemem wskazywanym przez czytelników było za krótkie zielone, np. przy pl. Orląt Lwowskich, gdzie do pokonania jest 15 m, a zielone świeciło się tylko 7 sekund.

Ten aspekt akcji szybko wywołał reakcję urzędników. Pojawiły się deklaracje, że zielone na niektórych przejściach zostanie wydłużone (m.in. na Armii Krajowej przy skrzyżowaniu z Bardzką, na Borowskiej przy skrzyżowaniach ze Ślężną i z Suchą oraz na Kazimierza Wielkiego przy Pałacu Królewskim).

Częścią akcji Gazety był także apel do urzędników o uporządkowanie parkowania na chodnikach. Dziennikarze wskazywali, że w wielu miejscach auta parkują nielegalnie (np. na ul. Psie Budy), a w innych po prostu nie stosują się do znaków (np. na ul. Polaka, róg Szczytnickiej – auta parkują ukośnie na chodniku zamiast równolegle na jezdni). Zaproponowali w tych miejscach zamontowanie słupków blokujących. Poza ww. były to m.in.: ul. Kazimierza Wielkiego od ul. Widok do Wierzbowej (parkowanie na skos zamiast równolegle na chodniku), ul. Grunwaldzka między Piastowską a Sienkiewicza, Podwale na wysokości budynku sądu.

W niektórych miejscach zaszły zmiany: na Psich Budach pojawiły się słupki, a na Kazimierza Wielkiego i Podwalu wymalowano linię ciągłą, która okazała się w tym wypadku wystarczająca, by kierowcy zaczęli tam parkować równolegle. W wielu jednak miejscach problem pozostał.

Mapa Barier Nadodrza[51]

Mapa barier Nadodrza to wspólny projekt dr Hanny Marszałek i dr Kamili Adamczyk z Uniwersytetu Przyrodniczego (UP) oraz Fundacji Dom Pokoju, która prowadzi Infopunkt Łokietka 5. Sporządzanie map barier to element programu studiów na kierunku architektura krajobrazu. Studenci tego kierunku, przysposobieni o niepełnosprawności i dysfunkcje, przemieszczali się po Nadodrzu, by doświadczyć innej perspektywy.

[51]Na podstawie rozmowy z Karoliną Mróz i Dorotą Whitten z Fundacji Dom Pokoju.

Fundacja Dom Pokoju we własnym zakresie rozmawiała z nadodrzańskimi seniorami[52]. W rozmowach tych wskazywali oni np. niedoświetlone rozkłady jazdy, z których często trudno odczytać cokolwiek po zmroku, czy nieprzyjazne dla osób starszych przystanki (niektórzy wskazywali, że chodzą na jedyny przystanek w okolicy, z którego nie trzeba się wspinać do tramwaju – na pl. Powstańców Wielkopolskich). To z kolei pozwoliło Fundacji wyjść do projektowania uniwersalnego – bo miasto zaprojektowane dla dzieci, osób starszych i niepełnosprawnych to miasto przyjazne dla wszystkich[53].

Badania nad mapą barier znalazły swoje odzwierciedlenie również w publikacji „Masterplan 60+. Strategia wsparcia seniorów Nadodrza"[54]. Znalazły się tam: opis badania i metodologii, główne problemy oraz robocze rekomendacje zmian. Zaproponowano przede wszystkim uspokojenie ruchu na ulicach lokalnych poprzez wprowadzenie *shared space*[55]. Na głównych ulicach zarekomendowano stworzenie przystanków wiedeńskich[56] bądź antyzatok[57], które ułatwiają znacznie wsiadanie i wysiadanie z tramwaju.

Mapa barier północnej części wrocławskiego śródmieścia dostępna jest w internecie, wraz z opisem i zdjęciami z każdego zinwentaryzowanego miejsca[58]. Fundacja Dom Pokoju starała się, aby mapę umieścić we wrocławskim Systemie Informacji Przestrzennej, jednak ostatecznie się to nie udało.

[52]Podsumowanie tych działań można znaleźć w publikacji „*SNO masterplan 60+ strategia wsparcia seniorów Nadodrza*", http://www.seniorno.pl/mp60.

[53]Cyt. Enrique Peñalosa "Children are a kind of indicator species. If we can build a successful city for children, we will have a successful city for all people." http://www.yesmagazine.org/planet/to-save-our-cities-put-children-first.

[54]P. Filar, K. Kamińska, Ł. Medeksza, K. Mróz, D. Whitten, M. Zaokrzycka, „MASTERPLAN 60+. Strategia wsparcia seniorów Nadodrza", http://seniorno.pl/masterplan_60plus.

[55]Shared space - przestrzeń współdzielona, tzn. taka, na której wspólnie poruszają się piesi, rowerzyści i auta, bez znaków drogowych, krawężników i innych elementów typowych dla ulicy.

[56]Przystanek wiedeński - podniesiona do poziomu chodnika nawierzchnia jezdni ułatwiająca wejście do tramwaju; samochody mogą się po tej przestrzeni poruszać.

[57]Antyzatoka - zwężenie jezdni na przystanku autobusowym w celu powiększenia powierzchni chodnika i dostosowania jej do zatrzymujących się na jezdni autobusów.

[58]Mapa znajduje się pod adresem: https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=zvEKyIxt5My4.kPu2uYuDQ8E8

Wyzwania stojące przed miastem

Stworzenie brakujących przejść dla pieszych

Lata dominacji komunikacji samochodowej na wrocławskich drogach spowodowały, że istnieje wiele miejsc, gdzie brakuje przejść dla pieszych. Wrocław wciąż odczuwa skutki planowania modernistycznego, które przejawia się przeskalowanymi drogami o parametrach autostrady, czyli o szerokości pasów 3,5 m, nawet w centrum miasta (przykłady: ul. Dubois/most Mieszczański, ul. Wyszyńskiego od pl. Powstańców Warszawy do ul. Sienkiewicza, ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Legnicka). Dla mieszkańców oznacza to chodzenie naokoło, pokonywanie barier architektonicznych, mniejszą dostępność komunikacji zbiorowej, stracony czas czy też rzadsze spacery wzdłuż przerwanych ciągów – np. nad Odrą.

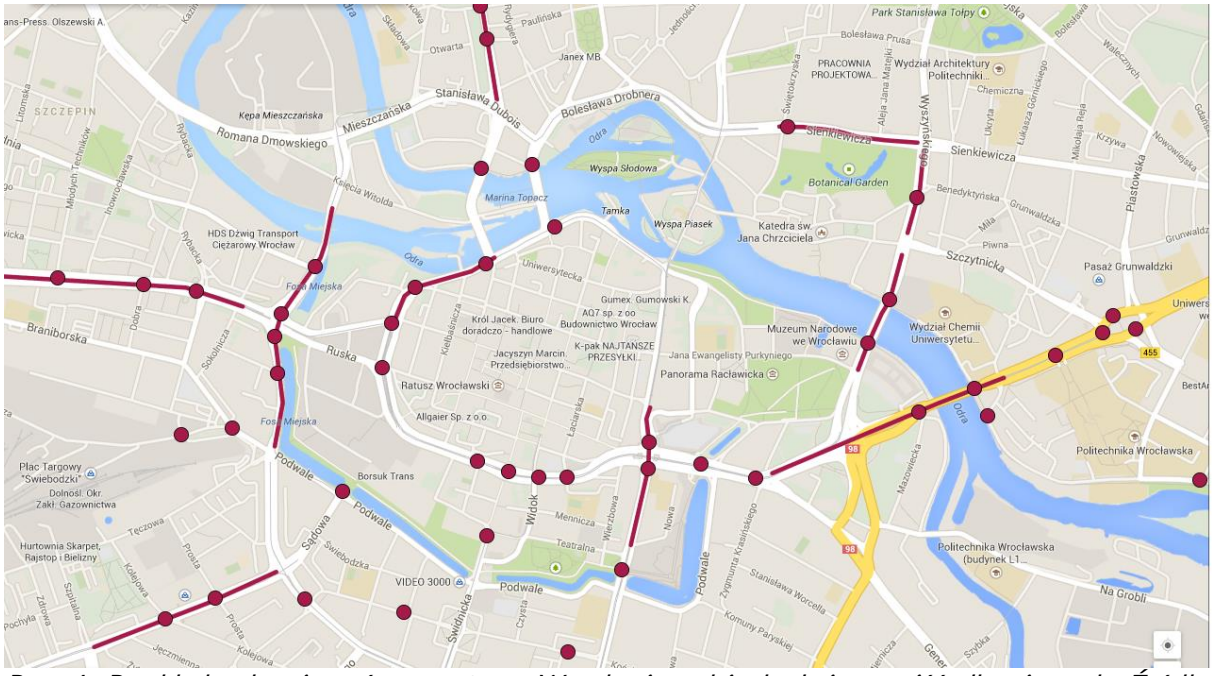
Fot. 5. Zrzut ekranu z miejskiego geoportalu: ul. Dubois (pod poszerzenie której w 1996 roku wyburzono kamienice) i most Mieszczański z trzema pasami dla aut w każdą stronę, każdy o szerokości ok. 3,5 m.

Wyznaczanie przejść dla pieszych jest dla Wrocławia wyzwaniem, bo w niektórych miejscach oznacza rezygnację ze wspomnianej dominacji samochodu na ulicach miasta. Przykładem może być skrzyżowanie ulic Piotra Skargi i Oławskiej (zob. zdjęcie 6). Mimo że znajduje się ono raptem 400 m od Rynku, to piesi są zepchnięci do przejść podziemnych, całkowicie niedostosowanych do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych. Na wniosek o wyznaczenie zebry po południowej stronie skrzyżowania Wydział Inżynierii Miejskiej odpowiedział negatywnie, powołując się na potencjalny problem z przepustowością.

Fot. 6. Brak przejść w poziomie jezdni na tzw. "Placu Dominikańskim" Autor: Aleksander Obłąk

Nie oznacza to, że we Wrocławiu nie ma inwestycji dla pieszych. Pozytywnymi przykładami mogą być pl. Strzegomski, pl. Jana Pawła II, skrzyżowanie ul. Świdnickiej z Bogusławskiego (przystanek Arkady Capitol), czy przejście Świdnickie. Pierwsze dwa miejsca dały pieszym możliwość dotarcia na przystanek bez schodzenia do podziemia, a na przystanku Arkady nowe przejście dla pieszych pozwala dojść na przystanek z obu stron. Zanim inwestycje zostały ukończone, napotkały krytykę ze strony społeczeństwa – niektórzy mieszkańcy wyrażali niepokój o płynność ruchu samochodów. Należy zaznaczyć dwie rzeczy. Po pierwsze, wyznaczenie tych przejść umożliwiło pokonanie drogi pieszym w wygodniejszy sposób. Po drugie, wbrew krytycznym opiniom mieszkańców, nie zaczęły powstawać korki. Te dwa wnioski powinny być naszym zdaniem nieustannie wspominane przy dyskusji o wyznaczaniu nowych przejść dla pieszych.

Nieco w sprzeczności z powyższym stoi sprawa wyznaczenia przejść dla pieszych na rondzie Ronalda Reagana. Opisany we wcześniejszych rozdziałach długotrwały proces lobbowania za wyznaczeniem przejść wciąż nie przyniósł rezultatu (wrzesień 2015). Wkrótce powinna zapaść decyzja co do przyszłości tego skrzyżowania – sytuacja jest analizowana w oparciu o ekspertyzę naukowców z Politechniki Krakowskiej.



Rys. 4. Przykłady skrzyżowań w centrum Wrocławia, gdzie brakuje przejść dla pieszych. Źródło: facebook.com/PieszyWroclaw.

W centrum Wrocławia można wskazać nawet 100 miejsc (zob. mapa powyżej), gdzie brakuje przejść dla pieszych. Wyznaczenie wszystkich już teraz nie powinno być celem samym w sobie, jednak liczba ta doskonale obrazuje skalę zaniedbań. Aby centrum miasta stało się wygodniejszym miejscem do chodzenia, potrzebny jest kilkuletni plan wytyczania brakujących przejść dla pieszych. Zanim większość z nich powstanie, upłynie zapewne wiele czasu, dlatego naszą uwagę skupimy tylko na tych najbardziej potrzebnych, podkreślając jednocześnie różne ich funkcje.

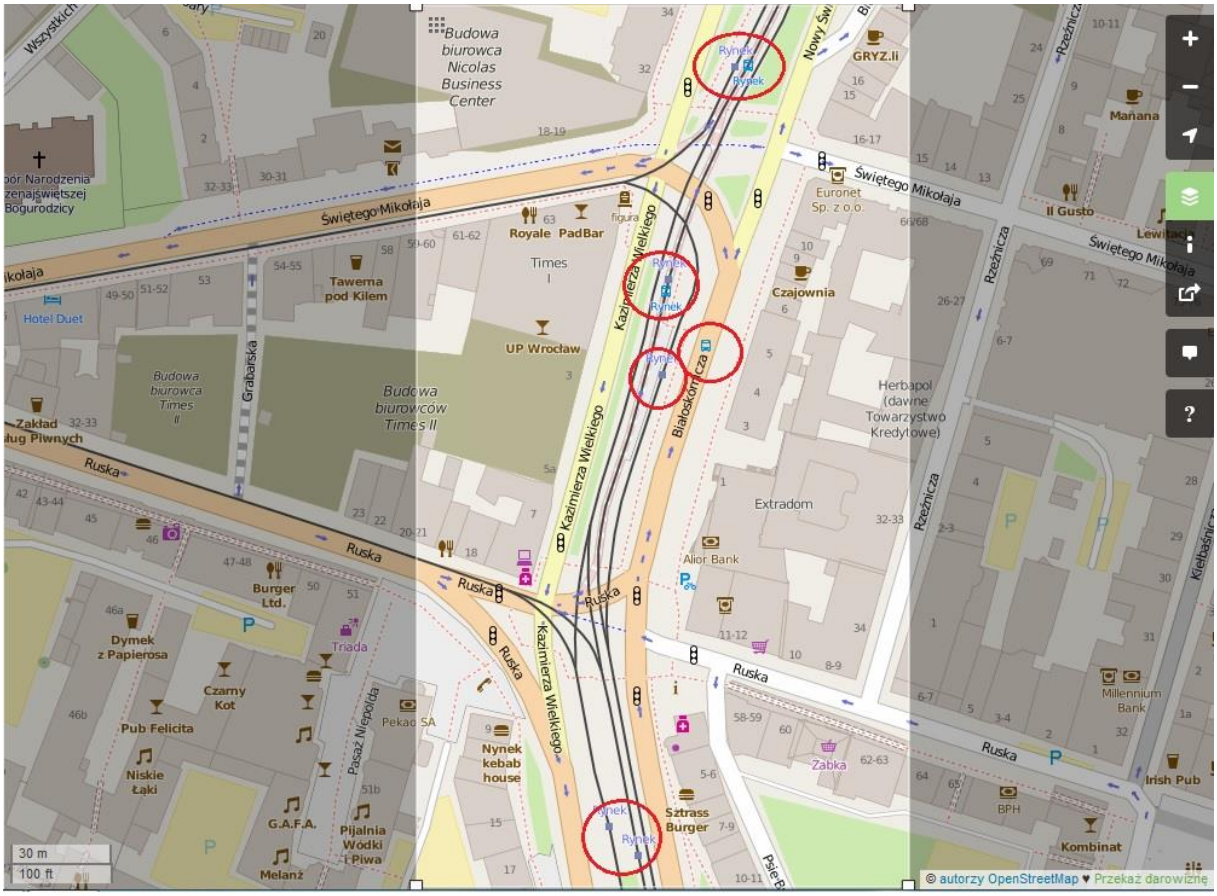
1. Dojście do przystanków komunikacji zbiorowej

Dostępność przystanków komunikacji zbiorowej jest jednym z czynników, które wpływają na jej atrakcyjność. Wspomina o tym też Wrocławska Polityka Mobilności. Wyznaczenie nowych przejść dla pieszych pozwala na skrócenie czasu dojścia i zwiększenie wygody przesiadki.

Oczywiście, należy dążyć do tego, aby poprawić dostępność przystanków w całym mieście. To jednak proces wieloletni, dlatego w niniejszym raporcie wskazujemy miejsca, gdzie ruch pieszych jest największy.

1. **Zintegrowany przystanek Rynek 1**: (1) na wysokości ul. św. Mikołaja, z przystanku autobusowego (K, 142) na przystanek tramwajowy, (2) połączenie przystanku tramwajowego (33, 10) z przystankiem autobusów nocnych po północnej stronie ul. Kazimierza Wielkiego, (3) przejście przez ul. Ruską pomiędzy przystankami tramwajowymi.

2. Zmiany na przystanku Rynek (skrzyżowanie Kazimierza Wielkiego i Ruskiej) uproszczą, przyspieszą oraz zwiększą bezpieczeństwo pieszych w obszarze jednego z najważniejszych węzłów komunikacji miejskiej na Starym Mieście.



Rys. 5. Mapa przystanku "Rynek", okręgi pokazują poszczególne "części" przystanku. © autorzy OpenStreetMap na licencji CC-BY-SA http://www.openstreetmap.org/copyright.

3. **Skrzyżowanie ul. Piotra Skargi i Oławskiej (przystanek Galeria Dominikańska)**: (1) pomiędzy LO IX i biurowcem Skanska, (2) pomiędzy wejściem głównym do Galerii i ul. Oławską.

   Przystanek "Galeria Dominikańska" to jeden z najbardziej uczęszczanych węzłów przesiadkowych w mieście. Przejście dla pieszych po stronie północnej odegra dwie kluczowe role: skróci drogę do Rynku i ułatwi przesiadki pasażerom MPK. Przejście dla pieszych po stronie południowej będzie konieczne po otwarciu biurowca Skanska, który może wygenerować ruch nawet kilkuset pieszych na godzinę. Nowe przejście będzie zachętą dla pracowników, by korzystali z transportu zbiorowego zamiast samochodów.
4. **Rondo Ronalda Reagana**: z wyspy centralnej w kierunku Mostu Zwierzynieckiego, na przystanek linii nr 1.

   Z tego węzła przesiadkowego korzystają codziennie tysiące wrocławian, a niestety organizacja ruchu pieszego przypomina najgorsze rozwiązania z lat 70–tych. Co gorsza,

przejście podziemne jest położone dość głęboko, co wynika z dostosowania go do poziomu –1 sąsiedniego centrum handlowego. Droga z wyspy centralnej na przystanek linii nr 1 i tak wymaga pokonania przejścia naziemnego dla pieszych. Windy, które są zamontowane na skrzyżowaniu, często są zepsute, a ich utrzymanie kosztuje nas aż 700 tys. zł rocznie[59].

2. Likwidacja najdłuższych odcinków bez przejść naziemnych

Na mapie brakujących przejść dla pieszych (rys. 5.) zamieszczonej powyżej widzimy również zaznaczone odcinki bez przejść naziemnych. To bariery dla osób niepełnosprawnych oraz rodziców z wózkami. Nie wyszczególniamy w tym podrozdziale konkretnych lokalizacji, gdzie powinny zostać wyznaczone zebry, bo rzecz tyczy się całych odcinków ulic. Większość z nich pojawia się też w innym kontekście. Odcinek na placu Społecznym i Moście Grunwaldzkim ma aż 800 metrów. Ten dystans można by skrócić, wyznaczając przejście dla pieszych np. po zachodniej stronie mostu, na przedłużeniu bulwaru nadodrzańskiego. Z kolei odcinek 900 metrów na ulicy Legnickiej byłby znacznie krótszy, gdyby zrealizować zapowiadane przez Urząd Miejski wyznaczenie przejścia dla pieszych między ulicami Inowrocławską i Młodych Techników, czyli tam, gdzie piesi dziś mają do dyspozycji tylko przejście podziemne, na dodatek niewyposażone w udogodnienia dla niepełnosprawnych czy rodziców z dziećmi. Ta inwestycja w tym miejscu oznacza również większą dostępność przystanku tramwajowego. Z kolei ulica Grabiszyńska, między pl. Legionów a ul. Zaporoską jest przestrzenią całkowicie zdominowaną przez samochody. Mieszkańcy, którzy potrzebują przejść na drugą stronę ulicy, muszą korzystać z niewygodnej kładki. Wyznaczenie przejścia dla pieszych, np. przy skrzyżowaniu z ul. Kolejową powinno również wpłynąć pozytywnie na działalność lokalnych drobnych przedsiębiorców.

3. Poprawa bezpieczeństwa

Wyznaczenie nowych przejść dla pieszych może być również podyktowane poprawą bezpieczeństwa. Chodzi o miejsca, w których mieszkańcy skracają sobie drogę i, często nielegalnie, przechodzą na drugą stronę drogi. Wiąże się to z koncepcją *desire path*[60], czyli wyznaczania najkrótszych dróg dojścia na podstawie tego, jak poruszają się piesi.

Choć sprawa ta wymaga skrupulatnej analizy, można z łatwością wskazać miejsca, w których wrocławianie chodzą własnymi drogami, nie zważając na znaki drogowe. Można wymienić tutaj ulicę Powstańców Śląskich (północna strona skrzyżowania ze Szczęśliwą lub między placem Powstańców Śląskich a Wielką), plac Grunwaldzki (południowo–wschodnia

[59]Na podstawie Sprawozdania Prezydenta Wrocławia z realizacji zadań w 2014 roku, http://bip.um.wroc.pl/contents/154.
[60]W nieco innym kontekście wspominali o nich pracownicy Biura Rozwoju Wrocławia - zob. str. 19.

strona przystanku Most Grunwaldzki, dojście do kampusu Politechniki), ul. Wyszyńskiego (na wysokości ul. Hlonda)[61].

4. Bardziej atrakcyjne trasy spacerowe

Wrocław posiada wiele tras z olbrzymim potencjałem ruchu pieszych. Najlepszym przykładem są tutaj bulwary nad Odrą, które już dziś cieszą się dużą popularnością wśród mieszkańców. Ich przyjazność można poprawić, bo dziś poprzecinane są arteriami, co sprawia, że spacer wzdłuż rzeki wymaga nadkładania drogi w wielu miejscach. Przejście dla pieszych po północnej stronie mostu Pokoju jeszcze bardziej otworzy miasto na Odrę. Możliwy będzie spacer wzdłuż rzeki od Wyspy Słodowej w okolice Biblioteki Uniwersyteckiej, a po stworzeniu przejścia przy Moście Grunwaldzkim aż do Hali Stulecia i ZOO.

Chodniki i bariery architektoniczne

Nowoczesne miasto powinno być dostępne dla wszystkich. Oznacza to konieczność likwidacji wszelkich barier w przestrzeni publicznej, które uniemożliwiają lub utrudniają niektórym, np. niepełnosprawnym, korzystanie z niej. Likwidacja wszystkich barier zajmie zapewne dużo czasu, jednak można pokusić się o wskazanie tych, które najbardziej ograniczają możliwość poruszania się mieszkańców lub tych, które mogą zostać usunięte niewielkim nakładem czasu i pieniędzy.

We Wrocławiu wciąż dużym problemem są zniszczone chodniki - krzywe, pełne ubytków, często z wysokimi krawężnikami przy przejściach dla pieszych, a także ich zastawianie samochodami (pokłosie przepisów, które mówią o tym, że parkując na chodniku należy zostawić min. 1,5 m przestrzeni pieszym[62], co niezbyt często jest przestrzegane). Przez te czynniki ciągi piesze są niewygodne i nie zachęcają do chodzenia pieszo. Należy jak najszybciej, z dużą intensywnością, wrocławskie chodniki remontować oraz przesuwać miejsca parkingowe z chodników na jezdnie, nawet jeśli byłoby to powiązane z likwidacją części miejsc postojowych.

Odrębnym problemem, coraz powszechniejszym we Wrocławiu, jest brak chodników na peryferyjnych osiedlach, np. w Lipie Piotrowskiej, czy na Jagodnie. Korzystanie z pobocza jest niekomfortowe (szczególnie po deszczu, gdy gromadzi się woda w obniżeniach terenu) i niebezpieczne. Taka sytuacja prowadzi też do tego, że nowi mieszkańcy rezygnują z korzystania z autobusów i wsiadają do własnego auta, co z kolei pogarsza sytuację komunikacyjną już na wjeździe, a następnie w centrum miasta. Urząd Miejski, wydając decyzję o pozwoleniu na budowę w miejscach peryferyjnych, powinien od razu rezerwować środki na tak podstawową

[61]Warto zaznaczyć, że do 2004 roku istniało tam przejście dla pieszych. Zniknęło jednak w wyniku przebudowy ul. Wyszyńskiego. Zob. też http://www.hipermiasto.com/komunikacja/tramwajowe-akta-w/.

[62]Art. 47, ust. 1, pkt 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego, lub całego samochodu osobowego przy krawędzi jezdni o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem że szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m.

infrastrukturę jak chodniki i realizować ją jeszcze zanim do nowych bloków ktokolwiek się wprowadzi.

Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (SISKOM)[63] opracowało diagnozę barier architektonicznych w Warszawie [9]. Wyszczególnia w niej trzy sfery, dla których badana jest dostępność: transport zbiorowy, przestrzeń publiczna i budynki. W projekcie Pieszy Wrocław skupiamy się głównie na dwóch pierwszych. Część problemów przedstawiona została przez nas szczegółowo i z przykładami w osobnej analizie n/t wpływu infrastruktury i przepisów na jakość ruchu pieszego[64].

Wspomniana diagnoza stowarzyszenia SISKOM powstała jako podsumowanie Warszawskiej Mapy Barier[65], interaktywnego projektu, który gromadzi zgłaszane przez mieszkańców miejsca, gdzie poruszanie się jest utrudnione. Służy ona nie tylko obrazowaniu rzeczywistości, ale przede wszystkim pomaga środowiskom pozarządowym w konsultacjach społecznych, zarówno przy prowadzonych przez miasto inwestycjach, jak również przy uchwalaniu Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Dla małej grupy osób przeprowadzenie audytu w całym mieście jest rzeczą niemożliwą, dlatego wydaje się, że interaktywność mapy jest słusznym rozwiązaniem.

Pomysł ten został powtórzony w innych miastach[66]. We Wrocławiu podobna mapa dla Nadodrza została opracowana przez studentów Uniwersytetu Przyrodniczego we współpracy z Infopunktem Łokietka 5 (zob. str. 33). Jako Stowarzyszenie Akcja Miasto zainicjowaliśmy projekt mapy barier, która dotyczyć będzie całego miasta. Obecnie przygotowują go studenci Politechniki Wrocławskiej we współpracy z firmą Tieto[67].

Lepsza komunikacja zbiorowa

Dla rozwoju ruchu pieszego krytyczne znaczenie ma udział komunikacji zbiorowej w ogólnej liczbie podróży wrocławian. Nie chodzi tutaj o zmuszenie kierowców do zmiany nawyków transportowych na siłę, ale zapewnienie wyboru. Mieszkańcy powinni mieć możliwość korzystania z tramwajów i autobusów z gwarancją dotarcia do celu równie szybko i sprawnie jak samochodem.

Ruch pieszy i komunikacja zbiorowa są naturalnymi sprzymierzeńcami. Podróż tramwajem lub autobusem zaczyna się i kończy na przystanku, skąd pasażerowie zazwyczaj

[63] SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji skupia entuzjastów budowy nowoczesnych tras komunikacyjnych w Warszawie i w całej Polsce. www.siskom.waw.pl, http://siskom.waw.pl.

[64] Analiza na ten temat znajduje się na stronie: http://www.akcjamiasto.org/pieszy-wroclaw/.

[65] Zob. http://mapabarier.siskom.waw.pl.

[66] Przykładami są: Poznań: https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=zaPcT_ZhMFyA.ksf9fhAI4hGk, Bydgoszcz: http://piesi.bydgoszcz.pl/mapa-barier/, Kraków: http://www.brakbarier.pl/.

[67] Projekt jest w fazie tworzenia, obecną wersję można znaleźć na https://bariery.wroclaw.pl/.

docierają do celu pieszo. Dlatego wygodne dojście do i z przystanku to warunek konieczny do tego, żeby mieszkańcy korzystali z transportu zbiorowego.

Okazuje się jednak, że pozytywna zależność_zachodzi też w drugą stronę: miasta projektowane z priorytetem dla komunikacji miejskiej są bardziej przyjazne dla pieszych. Najbardziej oczywistym przykładem na tę zależność są chodniki w okolicach przystanków, które musiałyby być w takim przypadku wygodne i bezpieczne, bo w przeciwnym razie zniechęcałyby mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. To niejedyny skutek takiego podejścia do planowania. Szybszemu transportowi zbiorowemu sprzyjałyby np. krótsze cykle na skrzyżowaniach, bo dzięki temu tramwaje i autobusy krócej czekałyby na światło zielone. Tego samego doświadczyliby również piesi, co miałoby największą wartość na dużych skrzyżowaniach, gdzie obecnie pokonanie całej ulicy (jezdnia, torowisko, jezdnia) na raz nie jest możliwe.

Przykładem na to, że projektowanie z priorytetem dla komunikacji zbiorowej jest korzystne dla ruchu pieszego, jest ulica Szewska. Niegdyś dominowały tam samochody, wzdłuż całej ulicy był parking, a piesi musieli chodzić po wąskich i nierównych chodnikach. Po remoncie ulica zyskała nową jakość, a piesi mogą chodzić całą szerokością drogi, bo na większości ulicy obowiązuje strefa zamieszkania[68].

Większy udział komunikacji zbiorowej w ogólnej liczbie podróży oznacza również mniej samochodów na drogach Wrocławia, bo część kierowców zamieniłaby samochód na tramwaj lub autobus. Zysk dla mieszkańców i miasta z takiej zmiany jest oczywisty - mniej hałasu i spalin, mniej wypadków na drogach, ale też rzeczy mniej oczywiste jak np. oszczędności na utrzymaniu dróg lub zwiększona prędkość przejazdu dla wszystkich.

Mniej samochodów w mieście to też szansa na rozwój ruchu pieszego i jego nową jakość. Wiele ulic mogłoby zostać przebudowanych tak, żeby chodzenie stało się łatwiejsze i przyjemniejsze - przykładami mogą być szersze chodniki, więcej miejsc na lokale gastronomiczne, drzewa przy ulicach oraz więcej wysokiej jakości przestrzeni publicznej. Takich zmian z pewnością nie będzie bez radykalnej poprawy jakości transportu zbiorowego.

Realizacja wizji zero

Kolejnym wyzwaniem dla Wrocławia jest realizacja tzw. *wizji zero*, czyli dążenie do braku ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Koncepcja ta powstała w latach 90. w Szwecji i opiera się na założeniu, że życie ludzkie ma największą wartość, więc należy zrobić wszystko by je chronić[69]. Problem ten jest szerszy, nie dotyczy jedynie ruchu pieszego, choć jak wskazaliśmy (zob. rozdział o bezpieczeństwie pieszych w liczbach), to piesi są we Wrocławiu najbardziej narażeni na ryzyko.

[68]Szewska nie jest wolna od problemów - jednym z nich są nielegalnie parkujące samochody. Wciąż jednak ulica ta jest dużo bardziej przyjazna dla pieszych niż przed remontem.
[69]Vision Zero Initiative http://www.visionzeroinitiative.com/en/Concept/.

Na poziomie krajowym *wizja zero* jest wizją bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) począwszy od 2005 roku[70]. Podejście to umocnił i doprecyzował *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*[71], którego celem jest nie więcej niż 2000 ofiar śmiertelnych w 2020 roku, czyli redukcja o 50% w stosunku do roku 2011.

Postulat wizji zero jest też wspomniany we Wrocławskiej Polityce Mobilności. Znajdują się tam również mierniki do analizy bezpieczeństwa takie jak: liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu, liczba wypadków na drogach, długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego. Niestety, dotychczas brakuje kompleksowych i skoordynowanych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu. Wrocław nie ma też żadnego oficjalnego dokumentu strategicznego o BRD, mimo że podobne istnieją w innych polskich miastach[72].

Wrocławianie potrzebują bezpieczniejszych dróg. Liczby wspomniane w rozdziale *Analiza stanu obecnego: bezpieczeństwo pieszych w liczbach* (str. 9), są bardzo wymowne. Choć liczba ofiar śmiertelnych spada, nie sposób jako główną przyczynę wskazać działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa.

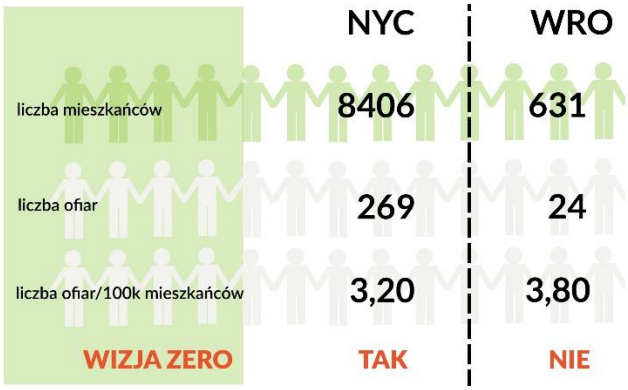
Bardzo ciekawym przykładem realizacji odważnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego jest w ostatnich paru latach Nowy Jork. Istotność problemu jest podkreślona przez działania burmistrza miasta, Billa de Blasio. To on ogłosił wizję zero, powstał też program poprawy bezpieczeństwa, a pod koniec 2014 roku w całym mieście zaczęło obowiązywać ograniczenie prędkości do 40 km/h. To jedna z wiodących światowych metropolii - bez wątpienia można założyć, że podobne zmiany będą zachodziły w kolejnych światowych metropoliach i wkrótce takie podejście do ruchu stanie się standardem. Już dziś należy zacząć myśleć o podobnych planach lub działaniach we Wrocławiu, choć prawdziwym powodem są nasze potrzeby, a nie przykłady innych miast. Takie ograniczenie prędkości nie musi wbrew pozorom oznaczać paraliżu komunikacyjnego w całym mieście. Szerzej dyskutujemy ten problem w kolejnym podrozdziale.

Istotne w przykładzie Nowego Jorku jest to, że nie miał on niezwykle niebezpiecznych dróg. Zestawienie liczby ofiar na milion mieszkańców pokazuje, że tam problem ofiar śmiertelnych był relatywnie mniejszy niż we Wrocławiu. Szczegóły przedstawia poniższa tabelka.

[70]Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 *GAMBIT 2005* przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 kwietnia 2005 r.

[71]Raport dostępny pod adresem: http://www.krbrd.gov.pl/pl/aktualnosci/narodowy-program-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-2013-2020.html.

[72]Przykładami miast, które posiadają oficjalne strategiczne dokumenty o bezpieczeństwie ruchu drogowego są Gdańsk: www.gdansk.pl/bip/urzad-miejski,97,9450.html, Olsztyn: www.bip.olsztyn.eu/bip/plik/305058///&id=305058, czy Łódź http://rzecznik.dlalodzi.info/pliki/rzecznik/pisma/programbrd.pdf.



Rys. 6. Porównanie bezpieczeństwa na drogach Nowego Jorku i Wrocławia w 2014 roku.

Standardową miarą bezpieczeństwa jest liczba zmarłych na 100 tysięcy mieszkańców. Wrocławskie drogi są bardziej niebezpieczne, a mimo to, kompleksowe działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu nie są realizowane. Nowy Jork z kolei, mimo że jest jednym z bezpieczniejszych miast w USA[73], odważnie realizuje wizję zero. Przykłady działań na rzecz bezpieczeństwa to: ograniczenie prędkości w całym mieście do 40 km/h (zob. poniżej), przebudowa głównych arterii komunikacyjnych poprzez wyznaczenie buspasów i pasów rowerowych oraz uporządkowanie parkowania i łagodzenie skutków dominacji samochodu, dziesiątki fotoradarów na niebezpiecznych skrzyżowaniach, stworzenie przestrzeni tylko dla pieszych (np. na Times Square) oraz zaangażowanie społeczeństwa[74].

Ochrona życia w ruchu drogowym jest również niezwykle ważna w kontekście najmłodszych i najstarszych wrocławian. Mieszkańcy do lat 20 to aż 35% uczestników zdarzeń drogowych spośród wszystkich pieszych, podczas gdy stanowią oni jedynie 17% populacji miasta[75]. Ich narażenie na ryzyko jest więc dwa razy większe od średniej! Najstarsi są z kolei nadreprezentowani wśród ofiar śmiertelnych: 46% zmarłych pieszych miało co najmniej 60 lat, a mieszkańców w tym wieku jest tylko 26%. Warto w tym miejscu wspomnieć o idei *8 80 Cities*[76], która zakłada, że mieszkańcy w wieku 8 i 80 lat są wyznacznikiem jakości życia w mieście. Innymi słowy, jeśli im żyje się wygodnie i bezpiecznie, to tego samego doświadczają wszyscy mieszkańcy. Założeniem jest, że należy projektować miasta z uwzględnieniem najmłodszych i najstarszych w pierwszej kolejności, zamiast tworzyć je, by były wygodne tylko dla sprawnych 30-latków. Jednym z fundamentów tej koncepcji jest właśnie zapewnienie pieszym bezpieczeństwa na drodze.

[73]Nowy Jork jest najbezpieczniejszym z największych 25 miast Stanów Zjednoczonych, zob. http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc-interagency-road-safety-plan.pdf.
[74]Działania Nowego Jorku w ramach wizji zero opiszemy w odrębnej analizie, którą opublikujemy pod koniec 2015 roku na stronie http://www.akcjamiasto.org/pieszy-wroclaw/.
[75]Dane na podstawie www.sewik.pl oraz Banku Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, http://stat.gov.pl/bdl/, dostęp 21.07.2015.
[76]8 80 cities jest kanadyjską organizacją non-profit, której celem jest promowanie chodzenia, jeżdżenia na rowerze, jak również przestrzeni publicznych. Więcej na stronie organizacji: http://8-80cities.org.

Uspokajanie ruchu, przyjazne ulice

Do poprawy warunków ruchu pieszego przyczynia się też uspokajanie ruchu. Główną motywacją jest tutaj poprawa bezpieczeństwa, ale zalet tego rozwiązania jest znacznie więcej. Przy uspokajaniu ruchu zyskują wszyscy: zmniejsza się hałas i zanieczyszczenia, przebywanie na ulicy staje się przyjemniejsze, a badania naukowe wskazują, że zmiany takie przynoszą wymierne korzyści również w kontekście społecznym [10, 11]. Poniżej przestawiamy różne potrzebne rozwiązania, które prowadzą do uspokojenia ruchu.

Strefy Tempo 30

Wrocław jest w czołówce polskich miast pod względem wprowadzania stref ruchu uspokojonego (tzw. strefy Tempo 30). Liczba ulic objętych ograniczeniem prędkości do 30 km/h rośnie każdego roku i z całą pewnością jest to rzecz godna pochwały. Wydział Inżynierii Miejskiej twierdzi, że obejmują one 46% długości dróg w mieście. Krajowym liderem jest Gdańsk, który za cel postawił sobie zmianę sposobu myślenia o drogach w mieście. Oznacza to, że prędkość 30 km/h ma stać się w tym mieście prędkością podstawową. Takie założenie to kopia dobrych praktyk z Europy Zachodniej. Najlepszym przykładem jest tutaj Berlin, w którym ponad 80% ulic ma ograniczenie do 30 km/h, w tym niektóre ulice główne[77]. Należy jednak zaznaczyć, że idea Tempo 30 nie polega jedynie na ustawieniu znaków z ograniczeniem prędkości - chodzi o takie przebudowanie ulicy, żeby jazda z większą prędkością nie była możliwa.

Podstawowym celem uspokajania ruchu jest poprawa bezpieczeństwa, czego największymi beneficjentami są oczywiście piesi. Wyznaczanie nowych stref można zatem traktować jako element realizacji wizji zero. Liczby są tutaj niezwykle wymowne. W latach 2007–2014 tylko 3 spośród 280 ofiar śmiertelnych we Wrocławiu zmarły na drogach z ograniczeniem prędkości do 30 km/h. Wszystkie trzy przypadki były najprawdopodobniej po prostu losowe (wynika to z informacji w policyjnej bazie SEWiK) i miały niewielki związek z miejscem zdarzenia[78]. Oczywiście liczbę zdarzeń śmiertelnych należałoby zestawić z natężeniem ruchu, ale nie jest możliwe, żeby na drogach z ruchem uspokojonym, stanowiących niemal połowę wszystkich dróg w mieście, wrocławianie przebywali jedynie przez 1% czasu podróży. To jednoznacznie wskazuje, że we Wrocławiu uspokajanie ruchu poprawia bezpieczeństwo.

Uspokajanie ruchu stosuje się w pierwszej kolejności na drogach osiedlowych i zazwyczaj spotyka się to z aprobatą okolicznych mieszkańców. Nie ma w tym nic dziwnego, bo poza wzrostem bezpieczeństwa ludzie mieszkający przy uspokojonej ulicy mają możliwość

[77]O ocenie funkcjonowania stref tempo 30 w Berlinie można przeczytać na stronach tamtejszego urzędu: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik/tempo/de/tempo30_evaluierung.shtml.

[78]Ofiarami byli motocyklista, który przekroczył prędkość, kierowca *innego pojazdu* (wyklucza to te najpopularniejsze) na drodze gruntowej, który uderzył w zwierzę oraz pieszy pod wpływem alkoholu (nie ma informacji, kto był sprawcą zdarzenia).

wypoczywania tuż obok swojego domu. Podobnie jak w przypadku wyznaczania przejść dla pieszych, mogą się pojawiać głosy sprzeciwu, ale oczekujemy od Urzędu Miejskiego odważnych działań. Nie ma żadnego powodu, by na ulicach lokalnych, które służą jedynie jako drogi dojazdowe, nie obowiązywało ograniczenie prędkości do 30 km/h.

W przypadku stref ruchu uspokojonego samo ustawienie nowych znaków drogowych nie rozwiązuje niestety wszystkich problemów. Wiele dróg osiedlowych we Wrocławiu jest bardzo szerokich, a to sprzyja jeździe z nadmierną prędkością. Dlatego w wielu przypadkach znaki drogowe i skrzyżowania równorzędne uzupełnia się przebudową ulicy. Oznacza to stosowanie elementów infrastruktury, które wymuszają na kierowcach jazdę z przepisową prędkością. Wydział Inżynierii Miejskiej stosuje niektóre z tych rozwiązań (zob. rozdział Działania Urzędu Miejskiego), ale nie są one powszechne, co urzędnicy argumentują kosztami inwestycji. Według nas zdrowie i życie mieszkańców powinno mieć najwyższą wartość.

Inne przykłady fizycznego uspokajania ruchu to m.in.: zmienna geometria drogi – np. esowanie toru jazdy[79] poprzez stosowanie parkowania naprzemiennego – uniemożliwia to osiąganie nadmiernych prędkości, "rozcinanie" (podział ulicy na dwa ślepo zakończone odcinki) ulic lokalnych – wykluczenie możliwości tranzytu, progi wyspowe, stosowane również z separatorami, przewężenia dróg z dwóch pasów do jednego, zwężenie ulic poprzez usytuowanie parkowania na jezdni, zamiast na chodnikach, wyniesione tarcze skrzyżowań lub przejścia dla pieszych, minironda (tzw. pinezki), zwężenia jezdni przed przejściami dla pieszych, np. poprzez zastosowanie tzw. uszu Myszki Miki (np. na wlocie ulicy Kiełbaśniczej do placu Solnego, widoczny na powyższym zdjęciu). Powoduje to mniejszy dystans do przejścia przez pieszych oraz zwężenie drogi zwiększające skupienie kierujących. Dodatkowo uszy tworzą zatokę parkingową, wyznaczając miejsce, do którego samochody mogą być zaparkowane.

[79]Esowanie toru jazdy - poprowadzenie pasów ruchu w taki sposób, żeby kierowcy musieli poruszać się zygzakiem.

Fot. 7. Kolejno: ***Strefa wyłączona z ruchu samochodowego****, Psie Pole, Wrocław (autor Sandra Domańska),* ***wyniesione przejście dla pieszych****. Lund, Szwecja (autor Filip Matusiak), tzw. "****Uszy Myszki Miki****", czyli zawężenie jezdni u jej wlotu do skrzyżowania. Ul. Kiełbaśnicza, wlot w Plac Solny, Wrocław. (autor Filip Matusiak),* ***zapora*** *uniemożliwiająca przejazd pojazdom innym niż autobusy komunikacji zbiorowej. Lund, Szwecja. (autor Filip Matusiak)*

Strefy zamieszkania przyjazne pieszym

Kolejnym rozwiązaniem jest wprowadzenie tzw. podwórców miejskich. Idea ta wywodzi się z Holandii – stamtąd pochodzi termin *woonerf*, który oznacza „*ulicę do mieszkania*". W praktyce chodzi o takie zaprojektowanie ulicy, by to ruch pieszy był „gospodarzem" względem ruchu samochodowego. Taka droga jest w założeniu przestrzenią publiczną i miejscem, gdzie ludzie z przyjemnością spędzają czas. Sukcesy Łodzi[80], a wcześniej miast holenderskich, pokazują, że takie rozwiązanie sprawdza się bardzo dobrze.

Decyzja o wprowadzeniu woonerfów we Wrocławiu jest najprawdopodobniej tylko kwestią czasu, co wynika częściowo z doświadczeń Łodzi, częściowo z powołania Oficera Pieszego, który ma za zadanie poprawiać jakość przestrzeni publicznej. Dlatego skupimy się tylko na sugestiach dotyczących przyszłych lokalizacji - które ulice najbardziej nadają się do zmiany? Rozwiązaniem może być zainaugurowanie przemian od ulic na Starym Mieście, żeby były one widoczne dla jak największej liczby mieszkańców; w dalszej kolejności taki charakter mogłyby mieć w zasadzie wszystkie drogi w zabudowie śródmiejskiej o charakterze ulic dojazdowych i lokalnych. Spośród tych w ścisłym centrum należy wybrać te, które cechuje duże natężenie ruchu pieszego, a jednocześnie nie pełnią (lub mogłyby nie pełnić) kluczowej roli w systemie transportowym miasta. Spojrzenie na centrum Wrocławia prowadzi do wniosku, że najlepszymi kandydatami byłyby ulice Św. Antoniego, Włodkowica i Ruska między pl. Solnym a ul. Kazimierza Wielkiego.

Dwie pierwsze już dziś nie odgrywają istotnej roli z punktu widzenia ruchu samochodowego. Ich rola spadnie jeszcze bardziej po otwarciu parkingu pod Narodowym

[80]Zob. też Express Ilustrowany, „*Prezydent Komorowski w Łodzi. Zachwycił się woonerfem, budżetem obywatelskim i łódzką kuchnią*", http://www.expressilustrowany.pl/artykul/3604805,prezydent-komorowski-w-lodzi-zachwycil-sie-woonerfem-budzetem-obywatelskim-i-lodzka-kuchnia,id,t.html, dostęp 21.07.2015.

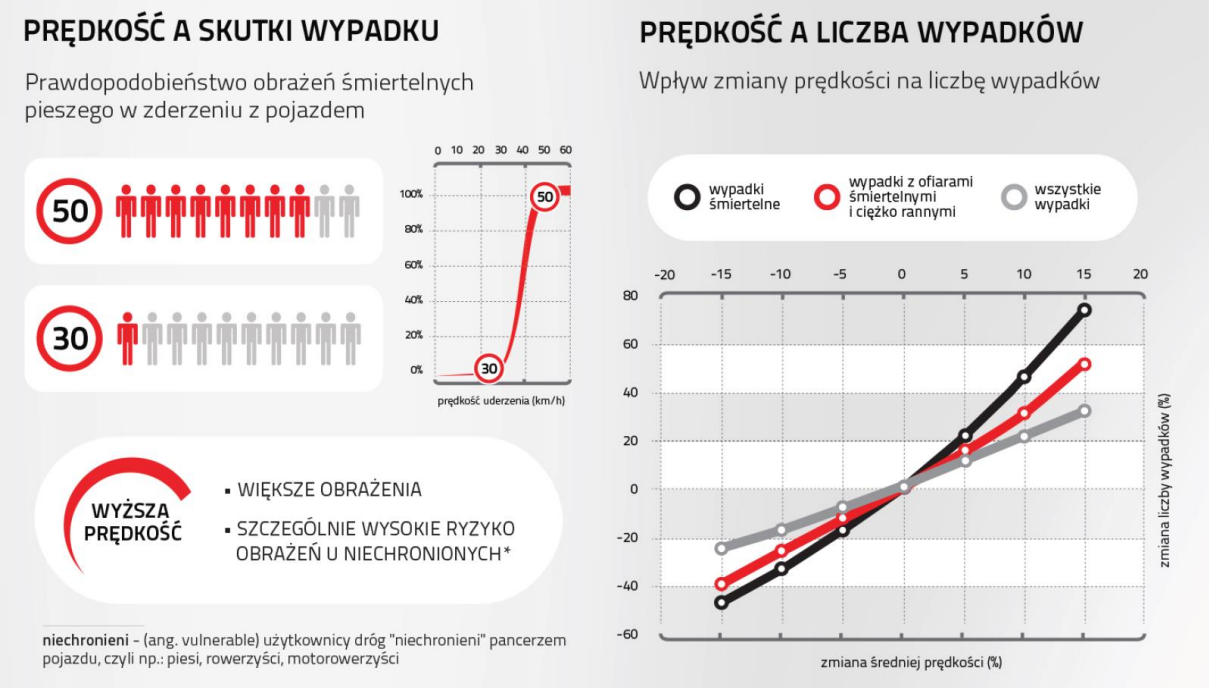
Forum Muzyki. Jednocześnie znajdują się one na terenie Dzielnicy Czterech Świątyń, gdzie ruch pieszy, w tym duży ruch turystyczny, z każdym rokiem rośnie, również dzięki coraz większej liczbie lokali gastronomicznych. Wprowadzenie na tych ulicach pełnego priorytetu dla ruchu pieszego jeszcze bardziej uatrakcyjni tę część miasta.

Nieco bardziej złożonym przypadkiem jest ulica Ruska. Spowodowane jest to jej rolą transportową, bo dziś to droga wyjazdowa z okolic Rynku dla ul. Rzeźniczej. Niemniej, uważamy, że to jedynie kwestia zmiany organizacji ruchu i nie powinno to zatrzymać pozytywnej zmiany. Przykłady ulic Oławskiej i Kuźniczej dowodzą jednoznacznie, że przekształcenie ulic z dużym ruchem pieszym po prostu działa. Ruska jest taką właśnie ulicą. Choć jesteśmy zwolennikami przekształcenia jej w deptak, uważamy, że w tym wypadku warto przeprowadzić analizę, w której jednym ze scenariuszy byłoby wprowadzenie woonerfu.

Nieprzekraczanie 50 km/h

Jednak temat uspokajania ruchu nie kończy się na ograniczeniu ruchu do 30 km/h na ulicach lokalnych. Wyzwaniem, przed jakim stoi Wrocław, jest też cywilizowanie ruchu aut, czyli sprawienie, by samochody poruszały się zgodnie z obowiązującymi limitami prędkości. Nie pomaga w tym ani infrastruktura (przeskalowane drogi), ani efekt psychologii tłumu, który sprawia, że kierowca jedzie się średnio z taką samą prędkością jak samochody dookoła niego. To ostatnie to oczywiście efekt niedostatecznej prewencji i kontroli ze strony policji. Należy stawiać większe wymagania przed Komendą Miejską, nawet jeśli problem ma korzenie na poziomie ogólnokrajowym, bo gruntowna zmiana działań policji wymaga zdecydowanej decyzji w Komendzie Głównej.

Istotnie, z badań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruch Drogowego odnośnie przestrzegania limitu prędkości [12] wynika, że większość kierowców przekracza prędkość w terenie zabudowanym. Skutkiem tego była szeroka kampania społeczna pt. „*10 mniej ratuje życie. Zwolnij!*", która przedstawiała skutki jazdy z prędkością 60 zamiast przepisowych 50 km/h. Prawdopodobieństwo śmierci potrąconego pieszego rośnie wraz ze wzrostem prędkości samochodu, a najszybciej właśnie w dla prędkości pomiędzy 30 km/h a 50 km/h (w momencie uderzenia, odpowiada to jeździe z prędkością 60 km/h), zob. poniższa infografika.



Rys. 8. Wpływ prędkości na skutki i liczbę wypadków. Na podstawie materiałów Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Więcej na http://www.krbrd.gov.pl/files/file/predkosc.pdf.

Uspokajanie ruchu, rowerzyści i piesi

Literatura źródłowa stwierdza jednoznacznie, że szersze pasy ruchu wpływają na jazdę z większą prędkością [13]. Ciekawym sposobem na dostosowanie szerokości pasów do warunków ruchu w terenie zabudowanym jest wyznaczanie pasów rowerowych na jezdni. Sukces projektu "Rowerowy Wrocław" we Wrocławskim Budżecie Obywatelskim w 2014 roku pokazał jednoznacznie, że mieszkańcy popierają takie rozwiązania i potrzebują ich więcej.

Warto w tym miejscu poświęcić więcej uwagi na dyskusję o pozostałych korzyściach dla pieszych z wyznaczania pasów rowerowych. Po pierwsze, zwiększają one komfort i bezpieczeństwo. Pasy rowerowe na danej ulicy oznaczają, że rowerzyści przestają jeździć po chodnikach. Zwracali na to uwagę sami urzędnicy z nieistniejącej już sekcji ds. rozwoju ruchu rowerowego, powołując się na przykład ul. Braniborskiej. Piesi stają się również bezpieczniejsi – jak pokazują badania z Nowego Jorku, po wyznaczeniu pasów liczba wypadków i kolizji z udziałem pieszych spadała w zależności od ulicy od 12 do 52% [14].

Przyszłość: 40 km/h wzorem Nowego Jorku?

Ostatnią rzeczą, na którą chcielibyśmy zwrócić uwagę w kontekście uspokajania ruchu i ulic przyjaznych mieszkańcom, jest wprowadzenie w przyszłości ograniczeń prędkości do 40 km/h także na głównych drogach w mieście. Jak wspomnieliśmy wcześniej, takie rozwiązanie wprowadzono już w Nowym Jorku i warto zaznaczyć, że twarzą tej zmiany był sam burmistrz miasta, Bill de Blasio. Argumentacją dla tej zmiany była poprawa bezpieczeństwa mieszkańców. Choć niektórym może się to pozornie kojarzyć z całkowitym paraliżem na drogach, to niewielkie

obniżenie limitu prędkości nie musi oznaczać spadku przepustowości [15]. Takie spowolnienie ruchu mogłoby równocześnie oznaczać likwidację wielu sygnalizacji świetlnych, więc kierowcy nie musieliby tracić kilkudziesięciu sekund na czerwonym. Ponadto, ruch się upłynnia, kierowcy bardziej uważają, a pieszym łatwiej przekroczyć jezdnię. Przy drodze długości 5 km zmniejszenie prędkości z 50 do 40 km/h oznacza podróż dłuższą raptem o 90 sekund. Jeśli przyjąć, że przy 40 km/h likwiduje się część sygnalizacji świetlnych różnica ta może równie dobrze wynieść 0 sekund.

Dialog z mieszkańcami

Do tej pory mieszkańcy mogli zgłaszać propozycje zmian przede wszystkim wnioskując do Urzędu Miejskiego lub kontaktując się z właściwą radą osiedla, która stara się o zmiany w najbliższej okolicy. Od 2015 roku konsultowaniem inwestycji dot. ruchu pieszego zajmuje się Oficer Pieszy. W krótkim czasie po rozpoczęciu pracy prowadził, wspólnie z Oficerem Rowerowym, cieszące się dużym zainteresowaniem, konsultacje trasy rowerowej i pieszej na osiedlu Oporów[81]. Warunkiem koniecznym do nawiązania dialogu pomiędzy wrocławianami i Oficerem Pieszym jest jednak nadanie mu 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.

Wymienione wyżej drogi kontaktu nie są wystarczająco efektywne, zwłaszcza w dobie cyfryzacji. Warto stworzyć narzędzia, dzięki którym każdy mieszkaniec, w szybki i łatwy sposób, będzie mógł przedstawić swój pomysł na poprawę przestrzeni publicznej czy zgłosić chodnik do remontu. Dobrym wzorem jest Nowy Jork, w którym w ramach programu wizja zero stworzono mapę[82], na której każdy może przypiąć wirtualną pinezkę, wskazującą miejsce wymagające naprawy (np. wydłużenia zielonego światła czy poprawy widoczności). Podobna idea przyświeca Wrocławskiej Mapie Barier, którą tworzymy przy współpracy m.in. z Politechniką Wrocławską. Dzięki Mapie mieszkańcy pomogą zlokalizować bariery architektoniczne, które zostaną opisane i automatycznie przesłane do odpowiedniej jednostki w urzędzie miasta.

Podstawą dialogu społecznego powinno być konsultowanie znaczących inwestycji transportowych i branie pod uwagę postulatów mieszkańców oraz zajmujących się kwestiami komunikacji w mieście organizacji pozarządowych. Proces konsultacji należy rozpoczynać w momencie tworzenia pomysłu, koncepcji, wstępnych wytycznych do dokumentacji, a nie

[81]Strona internetowa Osiedla Oporów, „Oficer pyta - czy chcemy trasy rowerowej na Solskiego?", http://oporow.info/189-oficer-pyta-czy-chcemy-trasy-rowerowej-na-solskieog.
[82]Departament Transportu Nowego Jorku, „Vision Zero Map", http://www.nyc.gov/html/visionzero/pages/dialogue/map.html.

dopiero po doniesieniach medialnych wskazujących na ograniczanie wpływu mieszkańców na proces inwestycyjny (przykład planowanego remontu ul. Obornickiej, który ma to pominąć).

Pracownicy magistratu zazwyczaj najlepiej znają miasto od strony technicznej i inwestycyjnej, jednak to mieszkańcy są codziennymi użytkownikami i najbardziej uważnymi obserwatorami. Warto przesunąć część odpowiedzialności za przestrzeń na nich, pozwolić im współdecydować oraz wsłuchiwać się w ich głosy i pomysły.

O tym, że wrocławianie chcą aktywnie budować swoje piesze otoczenie, świadczą m.in. setki wniosków o uspokojenie ruchu na osiedlach (na które Urząd Miejski niestety nie znajduje wystarczających funduszy) oraz pisma, którymi został zasypany Oficer Pieszy w pierwszych dniach pracy[83].

Bardzo istotne są też projekty we Wrocławskim Budżecie Obywatelskim, w zakresie szeroko rozumianej infrastruktury pieszej. W 2014 r. mieszkańcy w głosowaniu zdecydowali o realizacji m. in. projektu "Bezpieczni piesi"[84], zakładającego budowę wyniesionych przejść dla pieszych w 11 lokalizacjach. Wrocławianie przegłosowali również budowę chodników (m.in. na ulicach Tyrmanda, Boguszowskiej, Sępiej oraz na Psim Polu i Swojczycach) i ich remont (m.in. na Jesionowej i Daszyńskiego). Dzięki poparciu mieszkańców powstaną też wyniesione przejścia dla pieszych (przy Teatrze Lalek), nowe przejścia dla pieszych (ul. Podwale). Część istniejących przejść i chodników zyska doświetlenie (na Kozanowie) lub zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem aut (ul. Frycza - Modrzewskiego). Bardzo wiele zwycięskich projektów dotyczyło uspokojenia ruchu, m.in. na ulicach: Brylantowej, Ołowianej, Paryskiej, Koziej), dzięki czemu mieszkańcy będą mogli cieszyć się wyższym poziomem bezpieczeństwa na swoich osiedlach.

Projekty piesze stanowiły też dużą część wniosków w Budżecie Obywatelskim 2015. Mieszkańcy zaproponowali budowę przejść dla pieszych, zwłaszcza w centrum miasta (Nowy Świat, plac Dominikański, Legnicka, Grabiszyńska). Niestety, wiele z tych propozycji nie przeszło weryfikacji w urzędzie, co świadczy o niechęci do podejmowania odważnych decyzji, mogących w ogromnym stopniu poprawić sytuację pieszych we Wrocławiu.

Mieszkańcy zgłosili również pomysły dotyczące remontu chodników (m.in. na Hubskiej i Starogajowej), poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych (np. na Krzyckiej i Sokolej) czy też kompleksowych działań w zakresie bezpieczeństwa na kilku osiedlach. Pojawiła się także propozycja budowy kładki pieszo-rowerowej przez rzekę. Aktywność mieszkańców w tym zakresie pokazuje, że mają oni wiele pomysłów na pozytywne zmiany w infrastrukturze dedykowanej pieszym. Świadczy również o tym, że transport pieszy we Wrocławiu jest niedoinwestowany, a wrocławianie muszą walczyć nawet o tak podstawowe inwestycje, jak

[83] wroclaw.pl, „Czym zajmie się oficer pieszy?", http://www.wroclaw.pl/oficer-pieszy-we-wroclawiu-wywiad, dostęp 1.09.2015 r.

[84] Szczegóły projektu pod adresem: https://www.wroclaw.pl/budzet-obywatelski-wroclaw/projekty/projekt,id,400.

poprawa bezpieczeństwa, budowa przejść dla pieszych w poziomie jezdni czy remont chodników.

Czasy sygnalizacji na przejściach dla pieszych

Wyzwaniem dla Wrocławia jest też zmiana długości trwania zielonego światła na przejściach dla pieszych. To problem systemowy i dotyczy całego obszaru miasta, w tym miejsc, gdzie piesi pojawiają się bardzo często (zwłaszcza centrum). Program sygnalizacji powinien w większym stopniu uwzględniać natężenie ruchu pieszego i nadawać mu priorytet.

Cykl świetlny trwa na wrocławskich skrzyżowaniach zazwyczaj ok. 100 - 120 sekund (oscylując w granicach maksymalnej zalecanej długości[85]). Zakładając, że pieszy dostaje na przejście minimalną ilość czasu (np. 10 sekund przy ok. 8 - metrowym przejściu), łatwo policzyć, że na kolejną możliwość przejścia musi poczekać niemal 2 minuty. Takie ustawienie sygnalizacji zachęca do łamania prawa - wrocławianie już przywykli, że muszą biec na czerwonym, jeśli chcą np. zdążyć na tramwaj. Wypadki spowodowane zbyt długo trwającym czerwonym światłem dla pieszych zdarzają się często np. przy przystanku Most Grunwaldzki[86].

W wielu miejscach w centrum miasta (np. Grodzka/most Uniwersytecki oraz Kołłątaja/Piłsudskiego) piesi powinni mieć spory udział w "sygnalizacyjnym torcie". Ruch pieszy ma tam bardzo duże natężenie o dowolnej porze dnia. Mimo to wciąż kwestię przepustowości skrzyżowania dla aut uznaje się za najważniejszą. Warto dostosować długość zielonego światła do potoków ruchu oraz skrócić cykle, by piesi nie czekali zbyt długo.

Utrudnieniem na drodze pieszego jest także nieskoordynowanie świateł na kolejnych jezdniach, które chce on pokonać. Na wielu wrocławskich skrzyżowaniach trzeba "odstać" trzy razy: przed pierwszą jezdnią, przed torowiskiem i przed drugą jezdnią (np. skrzyżowanie Ruska/Kazimierza Wielkiego). W 2014 r. powstało bardzo potrzebne przejście na placu Strzegomskim. Składa się ono jednak z pięciu przejść, na których każdorazowo należy się zatrzymać (warto zauważyć, że mimo to większość pieszych z niego korzysta, ignorując "bezkolizyjne" przejście podziemne, istniejące pod spodem).

Wiedząc jak uciążliwe są sygnalizacje świetlne dla wrocławskich pieszych, przeprowadzimy audyt skrzyżowań z sygnalizacją, a następnie przedstawimy urzędnikom rekomendacje w kwestii zmiany cykli i uznania priorytetu pieszych.

Na dużą skalę montuje się we Wrocławiu przyciski dla pieszych, nawet jeśli w danym miejscu cykl świateł jest stały i zielone światło dla pieszych pali się regularnie (np. północna strona Mostu Osobowickiego oraz skrzyżowanie Kazimierza Wielkiego/Zamkowa).

[85]Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

[86]B. Józefiak, „Wrocław: Wypadek na pl. Grunwaldzkim. Nie żyje potrącony pieszy", http://www.gazetawroclawska.pl/artykul/3366863,wroclaw-wypadek-na-pl-grunwaldzkim-nie-zyje-potracony-pieszy-zdjecia,id,t.html?cookie=1, dostęp 1.09.2015 r.

Znacznym ułatwieniem dla ruchu pieszego byłaby nowelizacja Prawa o ruchu drogowym w zakresie dopuszczenia przechodzenia na czerwonym świetle, pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa pojazdom. Pieszy mógłby ocenić, czy wejście na jezdnię jest w danym momencie możliwe (nie zbliża się auto), a następnie dostać się na drugą stronę jezdni. Takie rozwiązanie byłoby korzystne również dla poziomu efektywności policji i straży miejskiej, których funkcjonariusze mogliby poświęcić czas np. na usuwanie pojazdów parkujących na przejściach dla pieszych.

Nie sposób pominąć występującego we Wrocławiu trendu budowy kolejnych sygnalizacji świetlnych, również w miejscach, w których wystarczające byłyby środki uspokojenia ruchu. Światła stały się panaceum na wszelkie problemy na ulicach - korki, potrącenia, wymuszanie pierwszeństwa. Kolejne decyzje o stworzeniu sygnalizacji wiążą się z dużymi kosztami, a w przypadku wrocławskim również ze stratami czasowymi dla pieszych. Tracą na tym nawet kierowcy, bo ruch staje się mniej płynny. Najświeższym przykładem tej mało efektywnej polityki jest plac Kościuszki. Do niedawna można było dość swobodnie pokonać wlot ul. Kościuszki. Teraz poruszanie się tam jest utrudnione, ze względu na dyskryminujący pieszych cykl świetlny.

W najbliższym czasie powstanie kolejna sygnalizacja w ciągu ul. Powstańców Śląskich, na wysokości ul. Sokolej. Jest to, naszym zdaniem, przykład wydawania środków inwestycyjnych w mało rozsądny sposób. Można przypuszczać, że po zakończeniu budowy piesi będą tam musieli długo czekać na światło zielone - zostaną zatem zachęceni do przechodzenia na czerwonym lub będą musieli przechodzić "na raty", odczekując przed pierwszą jezdnią, przed torowiskiem i drugą jezdnią. Dużo tańszym i bardziej efektywnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu (zwężenie jezdni i esowanie toru jazdy). Te i inne środki uspokojenia ruchu można by stosować we Wrocławiu na dużą skalę (również likwidując niektóre istniejące sygnalizacje). Przyniosłoby to oszczędności, poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Opiniowanie infrastruktury

We Wrocławiu opiniowaniem i prowadzeniem inwestycji drogowych zajmują się przede wszystkim: Wydział Inżynierii Miejskiej, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta oraz spółka Wrocławskie Inwestycje. Zazwyczaj dokumentacja projektowa tych przedsięwzięć jest upubliczniania dopiero w momencie ogłaszania przetargu na realizację przebudowy lub remontu. To powoduje, że użytkownicy, mieszkańcy, społecznicy często nie mają szansy zasugerować zmian, które można by wprowadzić w celu poprawy ruchu pieszych.

Potrzebna jest diametralna zmiana w działaniach urzędu. Wszelkie plany w zakresie inwestycji powinny być udostępniane mieszkańcom z wyprzedzeniem. Zmiany w zakresie ruchu drogowego (również zmiany tymczasowe) muszą być opierane na zapisach Polityki Mobilności

- obecnie wciąż zapomina się o ruchu pieszym, który w "transportowej hierarchii" urzędników powinien plasować się wyżej od ruchu aut, szczególnie w centrum.

Dzisiaj inwestycje pod kątem pieszym analizuje powołany w lutym 2015 r. oficer pieszy. Warto jednak zauważyć, że nie ma on dostępu do wszystkich opiniowanych i zatwierdzanych w urzędzie dokumentacji technicznych dot. zmian w infrastrukturze ulicznej, a jedynie tych, które bezpośrednio wiążą się ze zmianami infrastruktury dla pieszych. Co więcej, dyrekcja wydziału odpowiedzialnego za inwestycje drogowe i zarządzanie ruchem nie zawsze zgadza się z jego opinią i rzadko przychyla się do rozwiązań innowacyjnych w skali Wrocławia, pozytywnie wpływających na komfort chodzenia po mieście. Obecnie trudno jest przekonać inżynierów ruchu do działań, które powinno się uznawać za podstawowe (remont chodników w przypadku wymiany nawierzchni jezdni, tworzenie przejść dla pieszych na obu końcach przystanku tramwajowego oraz na innych naturalnych ciągach pieszych). Problemem jest też to, że ZDiUM realizuje inwestycje, których projekty przeleżały na półkach po kilka lat i oficer pieszy nie ma na nie żadnego wpływu.

Rozwiązaniem problemów związanych z opiniowaniem zmian w komunikacji może być powołanie **Rady ds. ruchu pieszego** ("Rady pieszej"), jako ciała złożonego ze społeczników oraz urzędników, podobnego do sprawnie funkcjonującej Rady ds. polityki rowerowej przy wiceprezydencie Wrocławia. "Rada piesza" musiałaby jednak dysponować odpowiednimi narzędziami do wdrażania pomysłów (np. możliwość zlecania poszczególnym jednostkom ekspertyz) oraz mieć wpływ na decyzje i działania urzędników np. poprzez uzgadnianie, a nie tylko opiniowanie projektów (do zatwierdzenia dokumentacji wymagana byłaby zgoda Rady). Takie cykliczne spotkania Rady mogłyby mieć realne przełożenie zarówno na końcowy efekt inwestycji infrastrukturalnych, jak i na mentalność urzędników i ich sposób patrzenia miasto.

Potrzeba wdrażania wzorców z Zachodu

Powyższe wyzwania wskazują jednoznacznie, że Wrocław ma do przejścia jeszcze długą drogę, by stać się miastem przyjaznym pieszym. Większość postulatów można zawrzeć w stwierdzeniu: *korzystajmy z dobrych, zachodnich praktyk*. Nie chodzi oczywiście o to, by robić z naszego miasta drugą Kopenhagę, Melbourne, czy Strasbourg. Niech Wrocław pozostanie Wrocławiem, ale wiele rozwiązań można przenieść do naszego miasta natychmiast. Dyskusja o ruchu pieszym w stolicy Dolnego Śląska dopiero się rozpoczyna, a wiele światowych metropolii, szczególnie tych, które regularnie uznawane są za najlepsze miejsca do życia, analizuje ten problem od lat. Światowe trendy pokazują, że przyszłość będzie należała do miast przyjaznych pieszym.

Wzorów do naśladowania jest wiele. Wspomniany Nowy Jork pozytywnie wyróżnia się w temacie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wprowadzone tam ograniczenie do 40 km/h na wszystkich drogach w mieście całkowicie zmienia perspektywę patrzenia na przemieszczanie się. Bill de Blasio, burmistrz Nowego Jorku podczas konferencji prasowej, na której uchwalił

zmianę prawa, powiedział wprost: „obniżenie ograniczenia prędkości uratuje życie ludzi”[87]. Nie czyni to z tego miasta światowego lidera bezpieczeństwa pieszych, bo wiele miast w Europie jest nieporównywalnie bardziej bezpiecznych [16]. Na uwagę zasługuje jednak to, że amerykańskie miasto konsultowało te zmiany z ekspertami z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego, a na czele zmian stanął sam burmistrz.

Ciekawym trendem w ostatnich latach są deklaracje i plany kolejnych europejskich miast, by ograniczać ruch samochodów w centrach, a ulice otwierać dla pieszych. Najbardziej spektakularnym przykładem są Helsinki, które w przyszłości mają się stać miastem bez samochodów[88]. Nie chodzi w tym wypadku o tworzenie zakazu, a o zaprojektowanie miasta dla ludzi, ze zrównoważonym transportem dostępnym dla każdego. Podobne plany ma Hamburg, który chce zachęcić mieszkańców do rezygnacji z samochodu poprzez stworzenie sieci zielonych tras do centrum miasta i docelowo ograniczyć ruch aut do minimum[89].

Oba wspomniane miasta nie będą, oczywiście, dążyć do tego, by ludzie poruszali się tylko i wyłącznie pieszo. Kluczem do przeprowadzenia takich zmian jest sprawny system transportu zbiorowego. Przekonywał o tym dr Molecki w swoich badaniach, przekonywał też Jeff Speck w książce „*Walkable City*” – miasta przyjaznego pieszym nie da się stworzyć bez komunikacji publicznej.

Nie wynika z tego, że Wrocław powinien ślepo kopiować te plany. Jednak zachodzące w światowych metropoliach zmiany pokazują, w jakim kierunku zmierza świat, więc im szybciej władze miasta zdecydują się na zmianę dotychczasowej polityki transportowej, tym mniej błędów będzie w przyszłości do poprawy. Niezwykle ważna w procesie zmian jest partycypacja i edukacja mieszkańców, bo ostatecznie to oni wiedzą, jakie zmiany są niezbędne do podniesienia jakości życia. W rozdziale Analiza stanu obecnego: Kompleksowe Badania Ruchu – Wrocław 2010, (str. 6-9), wspomnieliśmy o poparciu społecznym dla ograniczenia ruchu samochodów w centrum miasta, ale bez wątpienia warto postawić na kompleksową edukację wrocławian. Miasto już dziś ma narzędzia i środki, by organizować warsztaty dla przedszkoli i

[87]Oficjalna strona internetowa Nowego Jorku, „*Mayor de Blasio Signs New Law Lowering New York City's Default Speed Limit to 25 MPH*”, dostęp 22.07.2015, http://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/493-14/mayor-de-blasio-signs-new-law-lowering-new-york-city-s-default-speed-limit-25-mph. Przykładów amerykańskich miast, które w ostatnich latach rozpoczęły bardzo wyraźne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest więcej zob. Andrew Tangel, „*Cities Target Elevated Levels of Pedestrian Deaths*", dostęp 22.07.2015, http://www.wsj.com/articles/cities-target-elevated-levels-of-pedestrian-deaths-1419027750.

[88]Helsinki Times, „*The future resident of Helsinki will not own a car*”, dostęp 22.07.2015, http://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/domestic/11062-the-future-resident-of-helsinki-will-not-own-a-car.html.

[89]Gaete, Constanza Martínez, „*Hamburg's Plan to Eliminate Cars in 20 Years*”, dostęp 22.07.2015, http://www.archdaily.com/464394/hamburg-s-plan-to-eliminate-cars-in-20-years/. Więcej przykładów europejskich miast, które otwierają ulice dla pieszych znaleźć można w Adele Peters, „*7 Cities That Are Starting To Go Car-Free*", dostęp 22.07.2015, http://www.fastcoexist.com/3040634/7-cities-that-are-starting-to-go-car-free.

szkół z edukacji transportowej. Podobne rozwiązanie zastosowano kilka lat temu w Bordeaux[90]. Warto, by miasto miało sprecyzowaną wizję rozwoju zrównoważonego transportu i tłumaczyło ją mieszkańcom, bo choć pewne zmiany niemal zawsze wiążą się z niezadowoleniem niektórych grup społecznych, to wiele przykładów ze świata świadczy o tym, że poparcie społeczne dla istotnych transportowych przemian często pojawia się dopiero po zrealizowaniu inwestycji[91].

Innym popularnym rozwiązaniem, które bez trudu i z powodzeniem można wdrażać we Wrocławiu, jest wprowadzanie stref zamieszkania, poprzez tworzenie elementów infrastrukturalnych, a nie jedynie ustawienie znaku drogowego. Stosują je powszechnie wszystkie miasta holenderskie, ale podobne rozwiązania zaczynają pojawiać się również w Polsce - przykładem niech będą nowo powstałe i powstające tzw. *Podwórce Miejskie* w Łodzi.

Nie ma też powodu by nie otwierać kolejnych ulic tylko dla ruchu pieszego. Trend ten rozpoczął się jeszcze w latach 60., a jednym z pierwszych miast, które wprowadzało te zmiany, była Kopenhaga. Ograniczenie ruchu samochodów napotkało opór społeczny, a wśród argumentów przeciwko zmianom pojawiały się np. takie o pogodzie (za dużo deszczu i śniegu) lub o ryzyku bankrutujących sklepów z powodu braku parkingów [17]. Stało się jednak inaczej i w następnych latach strefy piesze były konsekwentnie wprowadzane na kolejnych ulicach. Wiele miast na świecie wyciągnęło wnioski z sukcesu Kopenhagi i postawiło na bardzo odważne zmiany na drogach (Melbourne, Nowy Jork, Londyn[92]).

Te wszystkie rzeczy można zawrzeć w dokumencie strategicznym. Wrocław potrzebuje konkretnego **planu rozwoju ruchu pieszego**, ponownie na wzór miast zachodnich. Mogą pojawić się tam zapisy o redukowaniu do minimum podróży samochodem na krótkich odległościach. Taki cel znajduje się np. w polityce pieszej Strasbourga[93]. We Wrocławiu dotychczas nie przeprowadzono odpowiednich badań, a tak jak wspomnieliśmy (zob. Rozdział Analiza stanu obecnego: analiza oficjalnych dokumentów, str. 10-13), we Wrocławskiej Polityce Mobilności, w części poświęconej ewaluacji, brakuje tego typu wskaźników.

Skoro wszystkie wspomniane rozwiązania po prostu działają i przekonuje się do nich coraz więcej miast na całym świecie, to czy jest sens pozostawać w awangardzie i godzić się na marginalne traktowanie pieszych oraz dominację samochodów na drogach w centrum Wrocławia?

---

[90]Portal Rowerowy Wrocław, „*Relacja z seminarium EUROPEJSKIE SALONY WOLNE OD AUT – RUCH W DOBRYM KIERUNKU*", dostęp 22.07.2015, http://rowery.eko.org.pl/index_aktualnosci.php5?dzial=10&kat=18&art=1255.

[91]Tamże (przykłady z Bordeaux i Sewilli) oraz Streetfilms, „*Stockholm Excerpt – The Walkable City*", https://vimeo.com/122821176.

[92]Landscape Institute, „*Jan Gehl throws down gauntlet to London's planners*", dostęp 22.07.2015, http://www.landscapeinstitute.org/news/Jan-Gehl-throws-down-gauntlet-to-London-s-planners.

[93]Francuskie miasto dąży do redukcji do 0 podróży samochodem na dystansie do 1 km przy jednoczesnym zwiększeniu udziału podróży pieszych na tym dystansie z obecnych 62% do 72% oraz zwiększyć udział podróży pieszych na dystansie 1–2 km z obecnych 20% do 25%. Zob. Urząd Miejski Strasbourga, „*Plan piéton Ville de Strasbourg*" (http://www.en.strasbourg.eu/en/home-en/). http://media.strasbourg.eu/alfresco/d/a/workspace/SpacesStore/9f385910-d805-4864-8ba4-61950febde25/plan-pieton.pdf.

Tworzenie miasta przyjaznego pieszym przynosi wymierne korzyści, zarówno ekonomiczne, jak i społeczne. Ułatwianie życia pieszym poprawia ogólny wskaźnik poziomu bezpieczeństwa, zmniejsza zapotrzebowanie na kosztowne remonty i budowę dróg, wpływa pozytywnie na jakość życia mieszkańców i może być skutecznym sposobem zapobiegania rozlewaniu się miast.

Wrocław stoi przed olbrzymią szansą, by stać się krajowym liderem ruchu pieszego. Powołanie Oficera jest dobrym początkiem, ale dotychczasowe kilka miesięcy jego pracy pokazuje, że w pojedynkę nie zmieni on diametralnie polityki transportowej miasta. Potrzebna jest tylko i aż zmiana sposobu myślenia o przemieszczaniu się, szczególnie wśród najważniejszych wrocławskich urzędników.

Nasze miasto potrzebuje opracowania spójnej koncepcji rozwoju ruchu pieszego i pilnego jej wdrożenia. Temu mają służyć działania w ramach projektu „Pieszy Wrocław". Wierzymy, że miasto w pełni przyjazne pieszym jest tylko kilka kroków przed nami.

[1] J. Thiem, M. Hanelik, J. Thiem, J. Cieszyńska, H. Wiaderny, *„Kompleksowe Badania Ruchu – Wrocław 2010*". Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe sp.j., 2010.
[2] J. Speck, *„Walkable City: How downtown can save America, one step at a time"*. Macmillan, 2013.
[3] D. Shoup, „*The High Cost of Free Parking*". Chicago: Planners Press, 2004.
[4] Y. Freemark, *„Transit Mode Share Trends Looking Steady."* Dane z U.S. Census Bureau's American Community Survey, 13.10.2010.
[5] A. Duany, J. Speck, M. Lydon, „*The Smart Growth Manual*". Nowy Jork: McGraw-Hill, 2010.
[6] T. Litman, „*Economic value of walkability*". Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 1828 (2003): 3-11.
[7] B. Molecki, „*Analiza ruchu pieszego w obrębie węzłów przesiadkowych na przykładzie placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu.*" Przegląd Komunikacyjny 4-6 (2010): 36-38.
[8] B. Molecki, „*Czas dostępu jako miara efektywności przebudowy węzłów komunikacji miejskiej - na przykładzie placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu*". W: Współczesne systemy transportowe - wybrane problemy teorii i praktyki, Politechnika Śląska Gliwice 2009.
[9] A. Zając, M. Dębska, R. Kowalski, R. Pietrzyk, A. Rak, M. Zakrzewski, *„Diagnoza głównych barier architektonicznych w przestrzeni publicznej Warszawy*". Raport Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji Warszawa, Warszawa, 2013.
[10] E. de Boer, *„Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning*". Elsevier, 2013.
[11] C. Montgomery, *„Miasto Szczęśliwe*". Wydawnictwo Wysoki Zamek 2015.
[12] K. Jamroz i in. „Prędkość pojazdów w Polsce w roku 2013", krbrd.gov.pl/files/file_add/download/60_raport-z-badan-predkosci-2013-z-zalacznikami.pdf

[13] J. Deller, „*The influence of road design speed, posted speed limits and lane widths on speed selection: A literature synthesis*". Australasian Transport Research Forum 2013 Proceedings, Brisbane, Australia, 2013.
[14] New York City Department of Transportation, „*Making Safer Streets*". Nowy Jork, 2013.
[15] H. Lieu, „*Revised monograph on traffic flow theory.*" US Department of Transportation Federal Highway Administration, 2003.
[16] J. Petro, L. Ganson, „*VISION ZERO. How Safer Streets in New York City Can Save More Than 100 Lives a Year*". Nowy Jork, 2011.
[17] J. Gehl, „*Życie między budynkami: użytkowanie przestrzeni publicznych*". Wydawnictwo RAM, 2009.

AKCJA
MIASTO