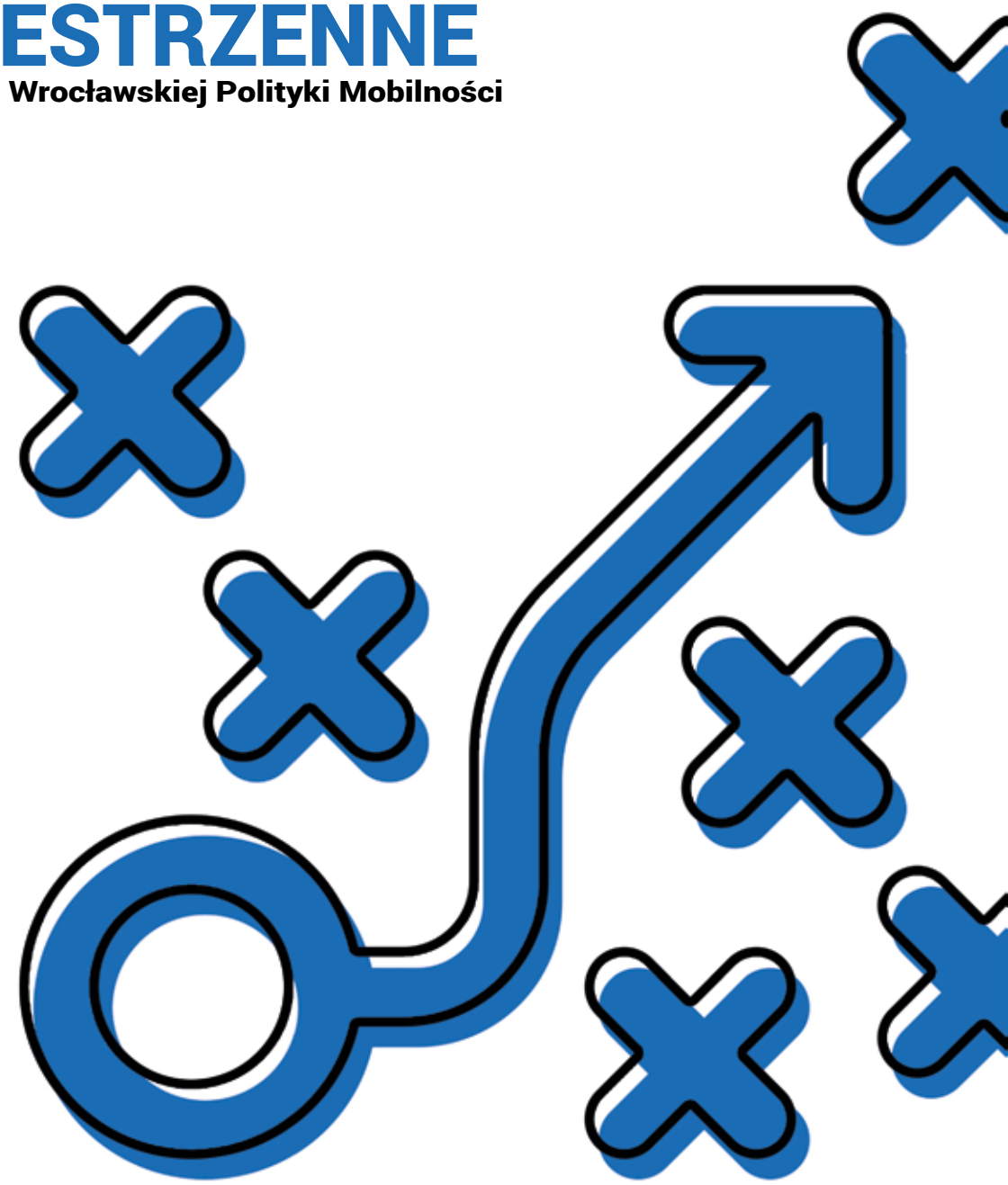
6 PLANOWANIE PRZESTRZENNE

Ekspertyza Wrocławskiej Polityki Mobilności



AKCJA MIASTO

FUNDACJA BATOREGO

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

AKCJA MIASTO

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

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

Głównym celem WPM jest zmniejszenie odsetka podróży samochodem do 35%. Tymczasem przez 3 lata od uchwalenia WPM (2013 r.) we Wrocławiu zarejestrowanych jest o 14% więcej aut i na koniec 2016 r. było ich 639 na 1000 mieszkańców.

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

1. Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności

2. Polityka parkingowa

3. Transport rowerowy

4. Transport zbiorowy

5. Ekonomia i finanse

6. Planowanie przestrzenne

7. Kształtowanie zrównoważonej mobilności

8. Bezpieczeństwo przemieszczania się

9. Dialog społeczny

10. Transport samochodowy osobowy (indywidualny)

11. Ochrona środowiska

Wstęp

Planowanie przestrzenne ma bardzo duży wpływ na transport. Musi być ono fundamentem polityki miasta, jeśli chcemy, by został zrealizowany cel WPM — spadek udziału podróży samochodem. Od planowania przestrzeni w mieście w dużej mierze zależy, czym przemieszczają się jego mieszkańcy.

Sami autorzy WPM wskazują, że planowanie przestrzenne jest bazą do prowadzenia polityki transportowej w mieście. I to właśnie odpowiednia gęstość zabudowy wraz z dostępem do usług i miejsc pracy oraz terenów zielonych i rekreacyjnych tworzą odpowiednie środowisko do efektywnego przemieszczania się: zarówno komunikacją zbiorową, jak i pieszo (wiele celów podróży jest blisko) czy rowerem. Bliskie odległości zmniejszają też konieczność używania samochodów.

Ocena realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności w obszarze planowania przestrzennego nie jest jednak prosta. Zapisy są mało precyzyjne, więc nie da się jednoznacznie stwierdzić, czy są przestrzegane. To bardziej ogólne założenia niż szczegółowe wytyczne.

Dlatego tym razem nie skupiliśmy się na ocenie każdego punktu osobno, tak jak w większości pozostałych ekspertyz. Skorzystaliśmy z faktu, że w ubiegłym roku Rada Miejska uchwaliła nowe Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Porównujemy je z poprzednim dokumentem (z 2010 r.) pod kątem planowania komunikacyjnego i polityki mieszkaniowej. Innymi słowy — sprawdzamy, czy założenia przestrzennego rozwoju miasta są spójne z zakładanym spadkiem podróży samochodami.

Jak planować miasto, żeby służyło to transportowi i zmniejszeniu udziału podróży autem?

Możemy wskazać dwie koncepcje planowania przestrzennego, dzięki którym łatwiej osiągnąć mniejszy udział podróży samochodami. Pierwsza z nich to miasto zwarte (znane i opisywane również jako miasto kompaktowe lub miasto krótkich odległości[1], która jest zresztą zapisana w WPM jako jedno z założeń (“*wzmacnianie zwartości struktury miasta*”). Koncepcja ta opiera się na trzech podstawowych filarach: gęstej zabudowie, terenach zabudowy połączonych z transportem publicznym i wysokiej dostępności usług oraz miejsc pracy. Właśnie takie miasto, w którym odległości między miejscami zamieszkania, pracy, nauki, usług i wypoczynku są niewielkie, jest łatwiejsze do zarządzania z punktu widzenia transportu. Komunikacja zbiorowa jest bliżej, a odległości do celu podróży są na tyle nieduże, że łatwo je pokonać rowerem lub pieszo. W rezultacie miasto oszczędza na infrastrukturze, bo nie musi budować nowych dróg na osiedla oddalone od centrum. Nie pojawiają się też problemy z brakiem usług publicznych na terenach nowo zabudowywanych (taką sytuację mamy np. na Jagodnie lub w Lipie Piotrowskiej).

Druga koncepcja to planowanie przestrzenne zgodne z Transit Oriented Development (TOD; w wolnym tłumaczeniu: rozwój miasta ukierunkowany na optymalne wykorzystanie transportu zbiorowego). Takie podejście zakłada maksymalne wykorzystanie przestrzeni na mieszkania, usługi i miejsca wypoczynku w odległości spaceru od przystanków transportu zbiorowego. Celem jest umożliwienie mieszkańcom korzystania z komunikacji publicznej i ograniczenie udziału podróży samochodami.
Te dwie koncepcje mają oczywiście wiele części wspólnych. Uważamy, że uwzględnienie ich w procesie planowania przestrzennego we Wrocławiu jest konieczne do realizacji głównego celu Wrocławskiej Polityki Mobilności — zredukowania udziału podróży samochodem do 35%. Dlatego w dalszej części tej ekspertyzy sprawdzimy wybrane przez nas elementy planowania przestrzennego i ocenimy, czy są zgodne z ideami miasta zwartego oraz TOD.

1 Koncepcja miasta zwartego jest też wpisana w wizję miasta przyszłości, do którego dąży urbanistyka Europy Zachodniej i Unia Europejska: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf

Analiza i porównanie map zamieszkania w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego z 2010 r. i 2018 r.

Gospodarowanie przestrzenią miasta ma ogromne znaczenie w kontekście Wrocławskiej Polityki Mobilności. Tereny mieszkaniowe wpływają bezpośrednio na ilość przestrzeni dla ruchu pieszego i rowerowego. Strefy zamieszkania wyznaczają kierunki rozwoju sieci dróg i rozwoju linii komunikacyjnych. Następstwem rozpraszania zabudowy mieszkaniowej jest również konieczność organizowania parkingów i stacji przesiadkowych. Wszystkie wymienione czynniki powinny zatem być planowane spójnie.

Weryfikację spójności wymienionych celów ma za zadanie wykonana przez nas analiza map Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia z 2010 i 2018 roku. W pierwszej kolejności jest to niezależne porównanie map ilustrujących strefy zamieszkania i komunikacji zbiorowej, a następnie skonfrontowanie wyników analiz.

Podstawowym pytaniem, jakie chcemy zadać w przedstawionej analizie, jest to, czy plany rozwoju zabudowy mieszkalnej zakładają miasto bardziej zwarte? Czy plany rozwoju osiedli mieszkaniowych idą w tę samą stronę, w jaką zmierza rozwój komunikacji zbiorowej?

obszary zabudowane lub planowane pod zabudowęw Studium 2010 i 2018

strefy zamieszkania w 2010 r. planowane pod rozwój budownictwa w 2018 r. przeznaczone pod tereny zielone

zieleń

tereny pod zabudowę w studium z 2010 w studium z 2018 zlikwidowane

tereny przemysłowe w studium z 2010 i 2018

Poniżej prezentujemy wynik porównania map zamieszkania SUiKZP z 2010 i 2018 r. Podsumowujemy obszary, które zmieniły swoje przeznaczenie oraz oceniamy zmianę.

1. Tereny planowane w 2010 roku pod rozwój budownictwa, a w 2018 roku przeznaczone pod tereny zielone:
Strachocin Wojnów, Brochów (północ), Śródmieście Południe (fragment oznaczony na schemacie), Na Grobli (południe), Nowy Dwór (południe), Śródmieście (północny-wschód) , Zakrzów Miłostów, Pawłowice Malownicze, ul. Kamieńskiego, Maślice (wschód), Marszowice (południe), Nowa Mokra, Nowa Leśnica, Żar, Osobowice, Rędzin, Nowe Świniary, Kminkowa.

Ocena zmiany:
Zmiany dokonane w nowym studium całościowo można uznać za korzystne. Tereny, które zostały wyłączone z zabudowy, są oddalone od centrum i ich zabudowanie sprawiłoby jeszcze większe rozproszenie budynków. Zmiany uwidaczniają zamysł miasta zwartego, co ułatwia znacznie jego funkcjonowanie i życie w nim.

2. Tereny planowane z myślą o innym przeznaczeniu, m.in. przemysłowe/gospodarcze w 2010 r., a w 2018 r. przeznaczone na zieleń:
tereny przylegające od wschodu do Leśnicy Pustki, część Jagodna, część Rędzina, Lipska AG, część Osobowickiej AG.

Ocena zmiany:
Przeznaczenie terenów gospodarczych/przemysłowych pod zieleń na terenach oddalonych od centrum jest dobrym rozwiązaniem. Tereny te mogą pełnić zaplecze wypoczynkowe dla mieszkańców okolicznych osiedli. Dodatkowo lokalizacja miejsca pracy daleko od centrum często wpływa na konieczność dojazdów, co nie pozostaje bez znaczenia dla kosztów realizacji i obsługi zaplecza komunikacji zbiorowej i indywidualnej.

Analiza wybranych osiedli

Analiza wybranych osiedli (Maślice, Stabłowice, Jagodno, Lipa Piotrowska, Nowe Żerniki, Klecina) pod kątem:
a. podstawowych usług i zieleni (studium, plany miejscowe)
b. obsługi transportem (studium, plan tramwajowy, piesi i rowery)
c. obecnego stanu obsługi transportowej

Fot. 1 Jagodno - brak drzew, stojaków na rowery i małej architektury w pasie drogowym

Fot. 2 Jagodno - droga wjazdowa - brak chodnika

Fot. 3 Jagodno - grodzenie osiedli mieszkalnych

Fot. 4 Jagodno - jeden z nielicznych sklepów spożywczych

Fot. 5 Klecina - fragmentowe ścieżki rowerowe

Fot. 6 Klecina - grodzenie osiedli

Fot. 7 Klecina - nielegalne parkingi

Fot. 8 Klecina - jednopasmowa linia tramwajowa

Analiza i porównanie planów komunikacji zbiorowej w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego z 2010 r. i 2018 r.

W porównaniu SUiKZ z 2010 i 2018 r. zmiany w nowym studium z 2018 roku można uznać za pozytywne, ponieważ zostało zlikwidowanych wiele obszarów pod zabudowę zlokalizowanych na obrzeżach miasta, hamując w ten sposób nadmierne rozlewanie się Wrocławia. Odpowiednie planowanie przestrzenne ma bezpośredni wpływ na plan transportowy — gęściej zabudowane miasto oznacza mniejsze nakłady na budowę linii tramwajowych prowadzących częściowo przez tereny niezurbanizowane, obsługujące mniejszą liczbę mieszkańców. Miasto powinno być planowane w taki sposób, aby wzdłuż głównych szlaków transportowych z dostępem do komunikacji publicznej budowano wyżej i gęściej.

W dalszych rejonach zabudowa może być niższa i rzadsza. Oznacza to, że nowe studium przedstawia wizję miasta bardziej zwartego w porównaniu do poprzedniego, z dostępem do komunikacji zbiorowej w każdej dzielnicy. Pomimo zmian w studium wiele dzielnic Wrocławia wciąż nie ma zapewnionego dostępu do linii tramwajowych czy możliwości korzystania z kolei aglomeracyjnej. Takimi osiedlami są m.in.: Lipa Piotrowska, Marszowice, Żar, południowa część Brochowa i północny Wojnów.

Na podstawie analiz porównania map transportowych oceniliśmy wszystkie zmiany zakładanych tras tramwajowych w Studium z 2018 r. w odniesieniu do poprzedniego z 2010 r. Poniżej przestawiamy każdą zmianę z podziałem na osiedla Wrocławia:

Zakrzów, Miłostów

W nowym studium zrezygnowano z budowy linii tramwajowej prowadzącej do Miłostowa (położonego w północno-wschodniej części miasta, za Zakrzowem) oraz usunięto obszary pod zabudowę na tym terenie. Zmianę w nowym studium można ocenić na plus, ponieważ zapobiega zbyt dużemu rozlewaniu się miasta. W nowym studium pojawiło się także kilka wariantów tras na Zakrzów. Doprowadzenie połączenia tramwajowego do tej części miasta jest ważne dla rozwoju transportu publicznego we Wrocławiu.

Pawłowice Malownicze

W nowym studium zrezygnowano z linii tramwajowej, zamiast niej przywrócono funkcjonowanie linii kolejowej do Trzebnicy, przebiegającej przez Pawłowice. Połączenie kolejowe jest dużo lepszym rozwiązaniem, ponieważ została wykorzystana istniejąca infrastruktura (przeprowadzony remont torowiska). Przejazd pociągiem do centrum trwa 26 minut. Pociąg zatrzymuje się m.in. na stacjach Wrocław Nadodrze, Wrocław Mikołajów i Wrocław Główny.

Strachocin, Wojnów

W nowym studium zaprojektowano linię tramwajową prowadzącą na Swojczyce, będącą przedłużeniem linii na Sępolno i kończącą się niedaleko przystanku kolejowego Wrocław Swojczyce. W tym obszarze powstaje wiele nowych osiedli mieszkaniowych i doprowadzenie komunikacji zbiorowej do tej dzielnicy poprawi jej skomunikowanie z centrum. Dodatkowo od 2017 roku działa linia kolejowa do Jelcza-Miłoszyce przez Wojnów.

Południe Wrocławia
(Jagodno, Ołtaszyn, Wojszyce)

W porównaniu do poprzedniego, w nowym studium zostało zaprojektowane przedłużenie linii tramwajowej od ul. Borowskiej do Wojszyc, kończącej się przy linii kolejowej prowadzącej do Sobótki. Przy przecięciach linii tramwajowych z linią kolejową zaprojektowano punkty przesiadkowe, usprawniające dojazd do centrum komunikacją zbiorową. Doprowadzenie nowego połączenia tramwajowego skróci czas podróży do południowych dzielnic Wrocławia.

Klecina

Zarówno w poprzednim, jak i w nowym studium, została zaplanowana trasa tramwajowa na drugą stronę Ślęzy, zapewniająca dostęp do komunikacji zbiorowej. Plusem w nowym studium jest rezygnacja z przedłużenia tej linii tramwajowej do skrzyżowania ul. Kwiatkowskiego z ul. Czekoladową. Taka trasa, prowadząca przez tereny niezurbanizowane i nie przeznaczone pod zabudowę, byłaby użytkowana przez małą liczbę mieszkańców, a korzyść z budowy linii tramwajowej w tym miejscu byłaby niewspółmierna do kosztów inwestycji.

Oporów

Zmiana przebiegu linii tramwajowej prowadzącej na Oporów w nowym studium nie działa na rzecz zwiększenia liczby mieszkańców obsługiwanych przez transport zbiorowy. W starym studium linia tramwajowa przebiegała przez całe osiedle, wzdłuż al. Piastów do ul. Awicenny, przy których mieszka najwięcej osób i wciąż powstają nowe budynki. Trasa łączyła się z planowaną linią tramwajową na ul. Racławickiej, prowadzącej do centrum. Nowa trasa na Oporów jest zapisana jako korytarz tramwajowy uzupełniający, przebiegający od pętli tramwajowej Oporów wzdłuż ulic Ludwika Solskiego i Karmelkowej, prowadzący dalej do Kleciny. Omijając tym samym tereny osiedla, na których mieszka najwięcej osób.

Nowe Żerniki

W nowym studium został zmieniony przebieg linii tramwajowej ze wzlęgu na nowo projektowane osiedle, mające być modelowym przykładem budowy nowych dzielnic mieszkaniowych. Nowy układ zapewnia dostęp do komunikacji zbiorowej większej liczbie mieszkańców Nowych Żernik. Trasa tramwajowa skierowana jest bardziej w kierunku centrum, unikając niepotrzebnego objazdu. Linia zaznaczona w studium z 2010 roku zapewniała połączenie ze stacją kolejową, umożliwiając przesiadkę z pociągu do tramwaju. W obecnym studium przesiadka z pociągu do komunikacji zbiorowej została przeniesiona na Nowy Dwór. Planowane zmiany układu linii tramwajowych można uznać za pozytywne.

Stabłowice

Dużym plusem jest zaplanowanie w nowym studium linii tramwajowej na Stabłowice — silnie rozwijające się osiedle mieszkaniowe pozbawione dobrej komunikacji. Planowana linia tramwajowa przebiega przy szpitalu wojewódzkim, dzięki czemu ułatwi dotarcie do tak ważnego dla miasta obiektu.

Pracze Odrzańskie

W obu studiach projektowana jest linia tramwajowa na Maślice, w nowym studium zrezygnowano z przedłużenia linii tramwajowej do Pracz Odrzańskich. Linia tramwajowa była planowana przez tereny niezurbanizowane. Obecna infrastruktura jest wystarczająca dla Praczy Odrzańskich. Osiedle jest położone przy linii kolejowej, posiada funkcjonującą stację PKP Wrocław Pracze, która powinna w przyszłości odpowiadać za obsługę transportową osiedla, w przypadku rozwoju kolei aglomeracyjnej i zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów.

Rędzin

W nowym studium zrezygnowano z planowania trasy tramwajowej prowadzącej przez Rędzin, co wiąże się również z porzuceniem planów zabudowy tamtego obszaru. Rezygnacja z zabudowy pól irygacyjnych położonych daleko od centrum jest dobrym rozwiązaniem. Powoduje zahamowanie nadmiernego rozlewania się miasta na terenach niezurbanizowanych.

Kamieńskiego, Widawa

W nowym studium planowane jest przedłużenie linii tramwajowej w kierunku północnych granic Wrocławia. Jest to dobrym rozwiązaniem, ponieważ zwiększy dostęp do komunikacji dla mieszkańców północnej części miasta. W nowym studium pojawiła się także wariantowa trasa tramwajowa, przechodząca przez ulice Ligocką, Osobowicką, Bezpieczną. Jest to teren o zabudowie mieszkaniowej, na którym powstają nowe budynki, więc zapewnienie mieszkańcom dostępu do komunikacji zbiorowej jest uzasadnione.

Śródmieście

W nowym studium dodatkowo zostały zaprojektowane trasy tramwajowe na ulicach Zakładowej i Rychtalskiej, łączące torowisko na ul. Jedności Narodowej z ul. Trzebnicką oraz przechodzące przez nowe osiedle, na którym powstają budynki mieszkalne. To, podobnie jak trasa na Swojczyce, konsekwencja analiz przeprowadzonych przez prof. Kruszynę z Politechniki Wrocławskiej w ramach Wrocławskiego Programu Tramwajowego.

W nowym studium na pl. Strzegomskim pojawił się odcinek, który łączyłby linię tramwajową na ulicy Legnickiej z projektowaną na ulicy Robotniczej. Nowa linia tramwajowa wariantowa projektowana jest także wzdłuż Podwala oraz na pl. Społecznym. Planowane nowe linie tramwajowe w Śródmieściu zwiększają możliwość wybierania alternatywnych tras tramwajowych w ścisłym centrum oraz dostęp do komunikacji zbiorowej. Mieszkańcy są tym samym zachęcani do korzystania z tej formy transportu

Gądów Mały, Muchobór Mały

W nowym studium zrezygnowano z przedłużenia projektowanej linii tramwajowej prowadzącej na Gądów Mały, biegnącej wzdłuż ul. Klecińskiej. Odcinek ten łączył FAT z ul. Na Ostatnim Groszu i przebiegał głównie wzdłuż terenów planowanych pod rozwój Wrocławskiego Parku Technologicznego. Linia tramwajowa przechodząca w tym miejscu ułatwiłaby dojazd do Parku Technologicznego oraz znacznie skróciłaby czas podróży między Grabiszynem a Popowicami i Kozanowem.

Poniżej przedstawiamy osiedla, które nie są obsługiwane przez komunikację zbiorową i nie ma planów doprowadzenia do nich linii tramwajowych, a są planowane w studium pod zabudowę mieszkalną:

Lipa Piotrowska

Osiedle jest przykładem złego planowania przestrzennego Wrocławia, zostało zaprojektowane w szczerym polu, daleko od centrum. Dodatkowo w studium nie jest planowane doprowadzenie linii tramwajowej do tego terenu. Bardziej szczegółowe problemy opisane są w analizie wybranych osiedli.

Marszowice

Osiedle zlokalizowane na północnym zachodzie Wrocławia, przeznaczone w pełni pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Marszowice oddalone są od centrum bardziej niż Psie Pole czy Zakrzów. W nowym studium z 2018 roku nie ma planowanego połączenia osiedla linią tramwajową z centrum. Jedyną linią autobusową jest nr 123 kursujący co 30 minut, a najbliższą stacją kolejową jest Wrocław Pracze.

Żar

Osiedle planowane w zachodniej części Wrocławia, za Leśnicą, położone daleko od centrum. Obecnie istnieją tam pojedyncze domy jednorodzinne, a osiedle ma charakter bardziej wiejski. Według nowego studium przewidywana jest zabudowa mozaikowa, a dopuszczalna maksymalna wysokość wynosi 18 m. Nie jest przewidywane doprowadzenie tam linii tramwajowej. Najbliższy dostęp do komunikacji miejskiej możliwy jest na stacji kolejowej Wrocław Leśnica i pętli tramwajowej Leśnica oddalonych o ok. 3 km. Bardzo niepokojące jest zwiększenie zabudowy w tym miejscu przy tak słabym dostępie do transportu zbiorowego.

Muchobór Wielki

W studium z 2018 r. planowana jest jedynie obsługa komunikacją zbiorową do północnej części osiedla. Południowa część osiedla, w której powstaje dużo nowych budynków wielorodzinnych, nie jest planowana połączeniem liniami tramwajowymi.

Bieńkowice, Południowy Brochów

W nowym studium, w porównaniu do starego, pod zabudowę przeznaczonych jest mniej terenów

w Bieńkowicach. Na południu Brochowa jednak wciąż planowana jest nowa zabudowa o charakterze śródmiejskim lub małomiasteczkowym, mająca ograniczony dostęp do komunikacji publicznej. Najbliższej zlokalizowana jest stacja PKP Wrocław Brochów (czas podróży pociągiem do dworca PKP Wrocław Główny trwa 4 minuty), oddalona nawet o ok. 2 km.

Obszar ulic Pięknej i Nyskiej

Pomimo że ulice znajdują się w centrum (okolice ul. Hubskiej i ul. Armii Krajowej), dostęp do komunikacji zbiorowej nie należy do najlepszych. Teren jest bardzo gęsto zabudowany, dojazd do budynków mieszkalnych możliwy jest jedynie przez drogi osiedlowe. W głębi osiedla powstały dwa 17-piętrowe budynki. W tym przypadku można stwierdzić kompletny brak planowania przestrzennego, ponieważ tereny o najwyższej gęstości zabudowy i najwyższe budynki powinny znajdować się jak najbliżej ciągów komunikacyjnych, a im dalej od nich tym zabudowa powinna być niższa.

Pomimo wielu zmian w nowym SUiKZ z 2018 r. we Wrocławiu wciąż jest wiele terenów źle zaprojektowanych. Mimo istnienia osiedli wybudowanych daleko od centrum, w szczerym polu i pozbawionych dostępu do komunikacji, wciąż planowane są nowe tereny pod zabudowę zlokalizowane na obrzeżach miasta, które borykają się z tymi samymi problemami. Władze miasta wciąż zbyt małą uwagę poświęcają rozwojowi transportu publicznego, czego efektem jest wiele osiedli, które tylko teoretycznie lub w planach mają zapewniony dostęp do komunikacji zbiorowej. Przez lata te założenia nie zostały zrealizowane.Takimi osiedlami są m.in: Jagodno, Ołtaszyn, Psie Pole, Stabłowice, Maślice. To duże osiedla-sypialnie, bez odpowiednich usług, na które można dostać się jedynie samochodem lub autobusem. Jednocześnie bliżej centrum miasta wciąż jest wiele terenów niezabudowanych, o niewykorzystanym potencjale, m.in.: pl. Społeczny, rejon Dworca Świebodzkiego czy okolice ul. Powstańców Śląskich.

Pomimo projektów nowych linii tramwajowych i zapisów w studium, podstawowe cele Wrocławskiej Polityki Mobilności nie są realizowane. W ostatnich latach powstało niewiele nowych torowisk łączących wrocławskie osiedla. Jedynymi nowymi trasami tramwajowymi są zbudowane w 2011 r. linie wzdłuż ul. Świeradowskiej i ul. Bardzkiej na Gaj oraz wzdłuż ul. Milenijnej i ul. Pilczyckiej prowadzącej do Stadionu Miejskiego z odnogą wzdłuż ul. Dokerskiej na Kozanów.

Aby polepszyć funkcjonowanie miasta potrzebna jest kompleksowa zmiana sposobu postrzegania rozbudowy Wrocławia przez władze miejskie. Uwzględnione powinny zostać między innymi: stopniowy i zrównoważony rozwój miasta z ograniczeniem zabudowy obszarów podmiejskich oraz realizacja planów transportowych w nowopowstałych dzielnicach.

Analiza centrum — wykorzystanie terenów pod zabudowę, MPZP

Wrocław, po zniszczeniach wojennych sprzed ponad pół wieku, wciąż ma dużo wolnych terenów pod zabudowę w szeroko rozumianym centrum i śródmieściu. Są to zarówno pojedyncze wyrwy w zabudowie, jak i braki niemal całych kwartałów (np. ulice Kurkowa, Ptasia, Srocza), ale także — puste przestrzenie takie jak pl. Społeczny. Na tym ostatnim przed wojną istniała gęsta siatka ulic i kwartały zabudowy. W czasach PRL ich resztki zostały wyburzone i w latach 80. XX w. wybudowano estakady dla samochodów oraz przejścia podziemne dla pieszych. W efekcie ten bardzo duży teren (37-hektarowy) służy właściwie tylko komunikacji. W toku rozwoju miasta i zmian w wykorzystaniu terenów pojawiły się kolejne obszary możliwe do zainwestowania. Są to przede wszystkim tereny pokolejowe (okolice Dworca Świebodzkiego lub obszar pomiędzy Przedmieściem Oławskim a Hubami i Tarnogajem).

Wszystkie wymienione wyżej większe tereny są wciąż niezagospodarowane. Wynika to z rozmaitych kwestii — m.in. problematyczne bywa właścicielstwo terenu lub konieczność poniesienia dużych wydatków na infrastrukturę transportową. Mniejsze działki są coraz chętniej sprzedawane i zabudowywane (np. przy ul. Benedykta Polaka, ul. Dubois, ul. Grabiszyńskiej, ul. Grunwaldzkiej, ul. Henryka Pobożnego, między ul. Śrutową a Rydygiera itd.), choć czasem bez sukcesu (np. przy ul. Drobnera blisko skrzyżowania z ul. Dubois pojawił się “szkieletor” od lat inwestycja nie posuwa się do przodu).

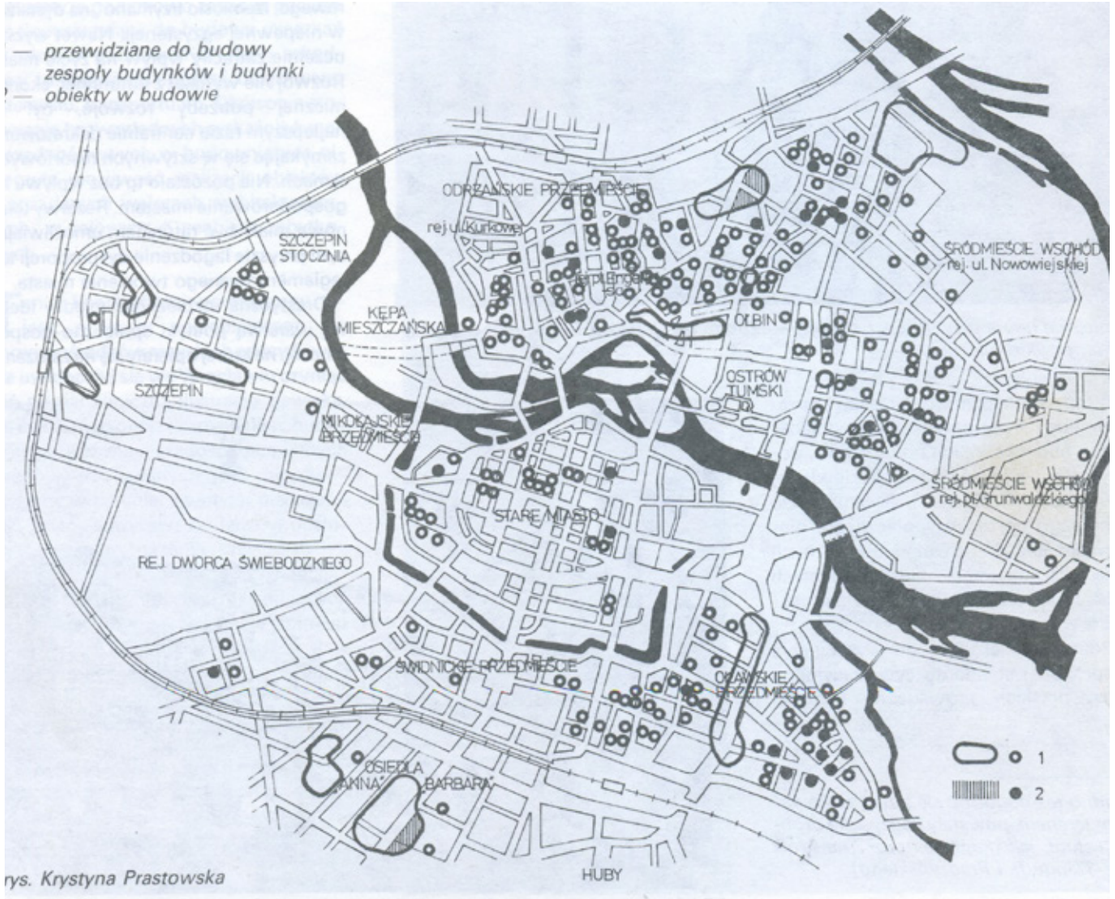
Zwiększanie gęstości zabudowy — właściwie po co?

Pisaliśmy w pierwszym rozdziale tej ekspertyzy, dlaczego gęsta zabudowa w centrum jest bardziej efektywna pod kątem obsługi transportowej. Stąd tak ważne jest, by wrocławskie centrum (w rozumieniu nowego Studium, o czym pisaliśmy w ekspertyzie dotyczącej polityki parkingowej[2] na str. 14) zostało dogęszczone. Nie powinno to oznaczać uszczuplenia terenów rekreacyjnych, parków czy skwerów, ponieważ są one ważne nie tylko dla jakości życia ludzi, ale także dlatego, że są częstym celem podróży. Powinny więc znajdować się możliwie blisko miejsc zamieszkania.

O dogęszczaniu wrocławskiego śródmieścia poprzez stawianie plomb w wyrwach po dawnej zabudowie pisał już pod koniec lat 80. XX w. urbanista Andrzej Gretschel w tekście “Powrót do śródmieścia” w miesięczniku „Miasto”. Odtwarzanie pierzei miało być odpowiedzią na kryzys urbanistyczny miasta. Gretschel wskazał 280 lokalizacji dla takich budynków (nie licząc Hub, gdzie proces plombowania zaczął się wcześniej). Łącznie do 2000 roku miało powstać 11,3 tys. mieszkań o średniej powierzchni ok. 60 m kw. oraz 140 tys. m kw. powierzchni użytkowej z przeznaczeniem na usługi. Plan Gretschela wskazywał także na dodatkowe potrzeby w zakresie edukacji.

“Raport o stanie miasta. Wrocław 1990–94. Perspektywa zmiany” podawał, że w 1994 r. we Wrocławiu stało już prawie 300 plomb, w których było łącznie 14 tys. mieszkań, a w budowie było kolejnych 80 takich budynków[3].

2 http://www.akcjamiasto.org/wp-content/uploads/2018/05/ekspertyza-2_polityka-parkingowa_12-03-2018-1.pdf
3 Informacje z tekstu Łukasza Medekszy “Wrocławskie plomby jako strategia polityczna”: http://www.zajezdnia.org/wp-content/uploads/2018/01/PiP-37-Plomby.pdf, dostęp: 14.06.18



Ryc. 1 Plan Gretschela na rysunku K.Prastowskiej - magazyn Miasto

Mimo tych liczb, jak wskazano wyżej, nadal są miejsca, w których można (i należałoby) uzupełnić zabudowę. Trzeba jednak podkreślić, że niektóre z nich powstały poprzez rozbiórkę kamienic w czasach współczesnych (np. dwóch przy ul. Piwnej, ostatnio przy ul. Kurkowej 36).

Przykładowe miejsca pod współczesne plomby:

Przedmieście Oławskie

- **ul. Hauke-Bosaka 18-20** (własność prywatna)
- **ul. Komuny Paryskiej 40**(działka gminna)
- **ul. Prądzyńskiego 19**
  (działka gminna, wąska, wymagająca dla architekta do zabudowy)
- **ul. Prądzyńskiego 38**
  (część większej działki gminnej)
- **ul. Więckowskiego 7-11**
  (część większej działki gminnej o pow. 3901 m kw., wykorzystywanej obecnie w całości na edukację)
- **ul. Brzeska 17-19**
  (część dużej działki należącej do PKP)
- **ul. Kościuszki 133 a**
  (część działki od ulicy, własność prywatna)

Ołbin

- **ul. Reja 38**
  (działka gminna w wieczystym użytkowaniu, teren spółdzielni)
- **ul. Barlickiego 38** (działka gminna)
- **ul. Jedności Narodowej 115** (działka gminna)
- **ul. Wygodna 4-6**
  (część większej działki, obecnie przeznaczonej w całości na edukację)
- **ul. Żeromskiego 2-12**
  (mała gminna działka i część większej działki, obecnie przeznaczonych w całości na edukację)

Przedmieście Świdnickie

- **ul. Gwarna 9** (brak jednego właściciela, gmina posiada część terenu)
- **ul. Stawowa między numerami 1 a 3**
  (działki gminne)
- **ul. Piłsudskiego 81-87** (własność prywatna)
- **ul. Piłsudskiego 75-77 i ul. Komandorska 2, 2a i 2b**
  (własność prywatna)

Plac Grunwaldzki

- **ul. Piwna 19-21** (własność prywatna)
- **ul. Górnickiego 7** (działka gminna)
- **ul. Reja 26** (działka gminna)
- **ul. Wrońskiego 23**
  (własność Politechniki Wrocławskiej, część większej działki)

Nadodrze

- **ul. Jagiellończyka 34**
  (działka gminna), potencjalnie także 38
  — od ulicy (działka gminna) i 35
  — od ulicy (działka prywatna)
- **Pl. Św. Macieja 16/17**
  (część większej działki gminnej)
- **ul. Paulińska 5** (działka gminna)
- **ul. Dubois 24-30** (działki gminne)
- **ul. Kurkowa 28-32** (działka gminna)
- **ul. Kurkowa 36-38** (działka prywatna)
- **ul. Ptasia 16** (działka prywatna)

Poza uzupełnianiem ubytków w pierzejach możliwe jest (i częściowo już się dzieje) stawianie budynków w środku kwartałów (inwestycje na Przedmieściu Oławskim, na Nadodorzu, na Kleczkowie). W tym jednak przypadku łatwo można przesadzić, naśladując gęstą zabudowę z końca XIX w., co nie zapewnia komfortu mieszkańcom (budynki "okno w okno", praktyczny brak podwórek i zieleni). Nie do końca trafiony przykład tego typu, a spełniający zapisy MPZP, znajduje się w kwartale ulic: Śrutowa, Drobnera, Dubois, Pomorska, Henryka Brodatego. Wskazać należy, że pod zabudowę nadają się wnętrza naprawdę dużych kwartałów (udana inwestycja tego typu miała miejsce np. w kwartale ulic: Trzebnicka, Kraszewskiego, Zegadłowicza, Conrada-Korzeniowskiego, gdzie dostępna powierzchnia pozwalała nawet na postawienie trzech bloków z wielkiej płyty wiele lat temu, przy zachowaniu standardów dotyczących zieleni i nasłonecznienia).

Potencjalnym obszarem pod zagęszczenie zabudowy jest także tzw. Centrum Południowe — teren na południe od estakady kolejowej, ograniczony ul. Grabiszyńską, kolejową obwodnicą towarową, ul. Hallera, ul. Wiśniową i ul. Ślężną. Pomysł na rewitalizację nieco mniejszego terenu w okolicach ul. Powstańców Śląskich i ul. Gajowickiej poprzez przywrócenie śródmiejskiej zabudowy o zróżnicowanych funkcjach na osiedlu w dużej mierze blokowym przedstawiły w 2016 r. Towarzystwo Benderowskie wraz z Towarzystwem Upiększania Miasta Wrocławia. Koncepcja obejmowała też nowe tereny zielone i aleje drzew, a także nowe linie tramwajowe i wykorzystanie kolejowej obwodnicy towarowej do przejazdów pasażerskich[4]. Obecnie przez zapisy w nowouchwalonym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia praktycznie nie będzie możliwości uzupełnienia zabudowy na tym obszarze. Przeczy to idei miasta zwartego.

Ryc. 2 Śródmieście Południowe — plansza projektowa: nowe budynki w kolorze pomarańczowym, nowe nasadzenia drzew — ciemniejsza zieleń, niebieskie linie — nowe linie tramwajowe. Autor mapy: Jan Jerzmański, Towarzystwo Benderowskie

4 Więcej: http://www.hipermiasto.com/nasze-teksty/jak-tworzyc-wroclaw-ruchow-miejskich-strategia/, dostęp: 15.06.18

Centrum Świebodzkie

To 28-hektarowy teren, zamknięty pomiędzy ulicami Tęczową, Braniborską i linią kolejową do Poznania, zaczynający się 1 km od Rynku. Obecnie pusty, pozbawiony funkcji kolejowej, ożywający jedynie w niedzielę, gdy czynne jest słynne targowisko. Do planu miejscowego dla tego obszaru miejscy planiści usiedli 14 lat temu, jednak jego procedowanie stanęło w miejscu. Około 10 lat temu pomysł na zagospodarowanie tego terenu wielofunkcyjną zabudową wraz z parkiem linearnym ciągnącym się od ul. Grabiszyńskiej aż do Odry na północy przedstawiło Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia. Stowarzyszenie wybrało formę czytelnych kwartałów, naśladujących układ XIX-wiecznego śródmieścia[5].

Ryc. 3 Widok na Centrum Świebodzkie znad ul. Braniborskiej. Autor: Tomasz Korolkiewicz, TUMW

Właścicielem terenu tzw. Centrum Świebodzkiego jest PKP, które kilkakrotnie próbowało zaangażować deweloperów do zagospodarowania tego obszaru. Jednak do tej pory żadne tego typu działania nie zakończyły się sukcesem.

Do tematu powróciło zaś Biuro Rozwoju Wrocławia, które w tym roku przedstawiło swoją koncepcję na Nowe Śródmieście Świebodzkie, będące hybrydą tradycyjnych kwartałów i modernistycznego osiedla o luźno rozrzuconej zabudowie, ze sporą ilością zieleni. Na podstawie tej koncepcji mają być przygotowywane mniejsze plany miejscowe, które obejmą w końcu cały omawiany obszar[6].

5 Więcej: http://www.hipermiasto.com/nasze-teksty/jak-stworzyc-nowe-centrum-swiebodzkie-we-wroclawiu-analiza/, dostęp: 15.06.18
6 Więcej: https://www.wroclaw.pl/biznes/pomysl-na-zagospodarowanie-terenow-wokol-dworca-swiebodzkiego, dostęp: 15.06.18

Ryc. 4 Nowe Śródmieście Świebodzkie, widok znad ul. Grabiszyńskiej. Materiały BRW

Nie wiadomo jednak kiedy i przez kogo zostanie zabudowany teren za Dworcem Świebodzkim. Ostatnio pojawiają się informacje, że mogłyby tam pojawić się budynki w ramach rządowego programu Mieszkanie+.

Plac Społeczny

W roku 2007 miał miejsce konkurs urbanistyczny na zabudowę pl. Społecznego (wraz z placami Powstańców Warszawy i Walerego Wróblewskiego). Zwycięska koncepcja została częściowo przeniesiona do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z 2010 r. (wprowadzono pewne zmiany, dotyczące m.in. układu budynków czy lokalizacji placu miejskiego). MPZP ustala nowy układ ulic, wielofunkcyjną zabudowę (w tym — zezwala na galerie handlowe!) oraz miejski plac na wzór Rynku czy pl. Nowy Targ.

Ryc. 5 Fragment planszy projektowej zwycięskiego zespołu w konkursie urbanistycznym z 2007 r. — Gottesman Szmelcman Architekture Sarl (https://dolny-slask.org.pl/668074,foto.html?idEntity=523045, dostęp: 18.06.18).

Po uchwaleniu MPZP miasto zleciło opracowanie koncepcji przebiegu docelowego układu drogowego na pl. Społecznym, która miała uwzględniać założenia z planu, m.in. tunel drogowy od Urzędu Wojewódzkiego do ul. Pułaskiego[7]. To właśnie założenie konieczności wybudowania tunelu drogowego sprawia, że infrastruktura pod nowe zagospodarowanie całego terenu byłaby horrendalnie droga (prawie miliard zł[8]).

W 2012 r. dla spółki Wrocławskie Inwestycje pracownia ArC2 przygotowała zaś studium projektowe na podstawie obowiązującego MPZP wraz z wizualizacjami.

Ryc. 6 Wizualizacja Placu Społecznego, widok z północy na południe, pracownia ArC2, projekt z 2012 r. (http://arc2.com.pl/praca-publiczna/, dostęp: 18.06.18)

7 https://www.tuwroclaw.com/wiadomosci,495-tys-zl-za-remanent-rur-i-kabli-pod-budynki-i-tunel-na-pl-spolecznym,wia5-3266-7814.html, dostęp: 18.06.18

8 Wg danych zawartych w dokumentach na stronie: https://miir.bip.gov.pl/rozeznania-rynku/doradztwo-dla-projektu-ppp-plac-spoleczny-we-wroclawiu.html, dostęp: 18.06.18

Nowe zagospodarowanie placu Społecznego zszyłoby ze sobą rozdarte obecnie części miasta na styku centrum i śródmieścia, stworzyłoby nowe miejsca pracy i zamieszkania oraz wzbogaciłoby ofertę handlowo-usługową dla okolicznych mieszkańców, a więc wprost realizowałoby ideę miasta zwartego. Jednak obecny MPZP wymaga korekt, przede wszystkim dotyczących układu transportowego.

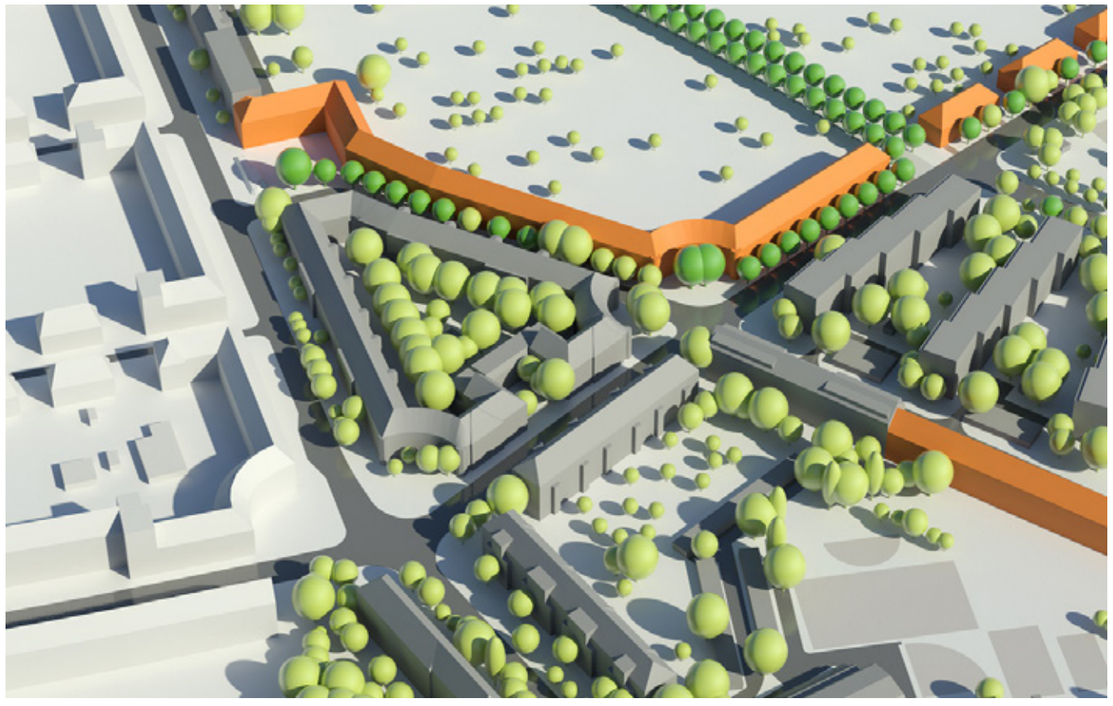
Tunel drogowy poddał w wątpliwość prof. Maciej Kruszyna z Politechniki Wrocławskiej w dokumencie „Wskazania komunikacyjne dla Placu Społecznego w aspekcie jego planowanych przekształceń przestrzennych", opracowanym na zlecenie magistratu. Zamiast niego postuluje inne rozwiązania: odbudowę torowiska tramwajowego na al. Słowackiego koło budynku Poczty Polskiej, wydzielenie torowiska na Moście Grunwaldzkim, pozostawienie węzła przesiadkowego na pl. Wróblewskiego (którego nie przewiduje obecny MPZP). Jest to jak najbardziej słuszny kierunek, postulowany już wiele lat temu przez Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia. Jest też zgodny z WPM, a w szczególności z zapisami w obszarze Finanse i Ekonomia.

Należałoby także przemyśleć kwestię galerii handlowych. Nie ma potrzeby budowy kolejnych, gdy w bliskiej odległości znajdują się Galeria Dominikańska i Pasaż Grunwaldzki. Szczególnie, że takie miejsca odpowiadają za znaczne wzmożenie ruchu samochodowego.

Ogrody działkowe w śródmieściu

Na terenie wrocławskiego śródmieścia, w miejscach dobrze skomunikowanych i dość dobrze wyposażonych w handel i usługi, znajdują się ogrody działkowe. Dwa takie zespoły ogródków w wyniku uchwalenia nowego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego w styczniu 2018 r. utraciły swoje dotychczasowe planowe przeznaczenie: ROD przy ul. Stalowej na Gajowicach oraz ROD-y w okolicach ulic Bujwida, Reja i Prusa na Ołbinie. Ten pierwszy teren w poprzednim studium był określony jako Grabiszyn Kameralny, gdzie planowano niską zabudowę. Ten drugi był częścią Śródmiejskiego Zespołu Dzielnicowego. W roku 2006 uchwalono dla niego nawet plan miejscowy, zakładający zabudowę mieszkaniową i mieszkaniowo-usługową, usługową, w tym usługi publiczne (edukacja) i sportowo-rekreacyjne, a także miejsce na kościół i bardzo dużo zieleni (realizacja tego planu mogłaby doprowadzić do utworzenia współczesnego "miasta-ogrodu").

Obecnie oba obszary przeznaczone są w całości na tereny zielone. Na Gajowicach nie dopuszczono nawet zabudowy w typie willi miejskich wzdłuż ulicy, jaką postulowało Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia i Towarzystwa Benderowskiego w swoim opracowaniu dotyczącym Śródmieścia Południowego. Stowarzyszenia proponowały też zabudowę wielorodzinną obrzeżną przy skrzyżowaniu ulic Kwaśnej i Stalowej w formie tożsamej z zabudową przedwojenną w tej okolicy (ryc. 7).



Ryc. 6 Wizualizacja Placu Społecznego, widok z północy na południe, pracownia ArC2, projekt z 2012 r. (http://arc2.com.pl/praca--publiczna/, dostęp: 18.06.18)

Jak stwierdzono wcześniej, tereny zielone są w mieście kompaktowym tak samo potrzebne, jak usługi publiczne i komercyjne. Pozostawiając jednak w śródmieściu duże przestrzenie (przy Prusa/Reja/Bujwida to ok. 46 ha) służące ograniczonej liczbie osób (ogrody działkowe nie są otwarte dla wszystkich) w sąsiedztwie publicznych parków i skwerów (Park Edyty Stein, Park Tołpy, Skwer Ludzi ze Znakiem P), jednocześnie podejmuje się decyzję o tym, że potencjalni mieszkańcy będą musieli wybierać mieszkania oddalone od centrum, często z brakiem podstawowych usług i sprawnej komunikacji publicznej (jak pisaliśmy w analizie wybranych osiedli w niniejszym opracowaniu). To z kolei rodzi problemy dla mieszkańców innych dzielnic, w tym centrum, gdzie więcej osób chce lub potrzebuje przyjechać samochodem: korki, wzrost hałasu i zanieczyszczeń, zapotrzebowanie na więcej miejsc parkingowych i zajmowanie nimi przestrzeni wspólnej.

Podsumowanie

Na podstawie porównania Studiów z 2010 r. i 2018 r. możemy wywnioskować, że władze miasta próbują zaplanować Wrocław bardziej zwarty. W nowym Studium zrezygnowano z planowania niektórych osiedli położonych na obrzeżach. Czy te próby należy ocenić pozytywnie? To krok w dobrym kierunku, ale nie całe planowanie przestrzenne jest dobre.

Wciąż planowane są i powstają osiedla bez dobrej obsługi transportowej. Przykład Lipy Piotrowskiej, w której docelowo będzie mieszkać kilkanaście tysięcy osób, bez planów linii tramwajowej i bez szansy na buspasy pokazuje, jak polityka przestrzenna skazuje wrocławian na korzystanie z samochodu jako głównego środka transportu. To oczywiście działanie sprzeczne z głównym celem Wrocławskiej Polityki Mobilności.

Bardzo ważnym kierunkiem w nadchodzących latach będzie gospodarowanie przestrzenią w centrum miasta. Wciąż wiele jest działek, które mogą być zabudowane, a dwie największe działki pod zabudowę to plac Społeczny oraz tereny Dworca Świebodzkiego. Dlatego na podstawie naszej ekspertyzy wnioskujemy o:

1. Przeprowadzenie konsultacji społecznych dotyczących terenu Dworca Świebodzkiego. Magistrat przedstawił swoją wizję tego terenu, ale jest on tak ważny, że wymaga skonsultowania z mieszkańcami, nim będą procedowane małe plany miejscowe dla mniejszych obszarów na terenie Śródmieścia Świebodzkiego. Zagospodarowanie tej części miasta to dla Wrocławia wielka szansa (również w kontekście poprawy transportu). Udział mieszkańców w planowaniu z pewnością przyniesie korzyść.

2. Zmianę Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla pl. Społecznego. Popieramy propozycję prof. Kruszyny, który zaproponował inny układ komunikacyjny dla tego obszaru. Dzięki postulowanym zmianom możliwy byłby pełen priorytet dla komunikacji zbiorowej. Ponieważ jest to centrum miasta, takie założenie jest słuszne i zgodne z WPM. Miasto przy okazji zaoszczędzi setki milionów złotych, bo zrezygnuje z budowy kosztownego tunelu.

3. Przygotowanie przez UM planu sprzedaży działek pod zabudowę, z uwzględnieniem priorytetu dla uzupełniania zabudowy w śródmieściu.

4. Wykorzystanie części działek gminnych w śródmieściu na budowę plomb Towarzystwa Budownictwa Społecznego.

5 . Lepsze skomunikowanie autobusami oddalonych od centrum osiedli, szczególnie tych niewyposażonych w tramwaj, z ważnymi celami podróży (np. Lipę Piotrowską z ul. Legnicką i ul. Grabiszyńską).

AUTORZY TEKSTU:

Jakub Nowotarski

Tomasz Sowiński

Aleksandra Zienkiewicz

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:

Agnieszka Bocheńska-Niemiec (Dobre Kreski)

Wrocław, lipiec 2018 r.

STAŃ SIĘ CZĘŚCIĄ POZYTYWNYCH ZMIAN

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

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