

PRZYSTANEK Świdnicka

Konsultacje dotyczące planowanych
zmian w obrębie dwóch przystanków:
Arkady (Capitol) i Renoma
na ul. Świdnickiej
w rejonie pl. T. Kościuszki

R A P O R T



WROCŁAW
ROZMAWIA

SPIS TREŚCI:

1. <u>O KONSULTACJACH</u>	3
2. <u>FORMY KONSULTACJI</u>	6
3. <u>ANKIETA</u>	9
4. <u>ZGŁOSZONE UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE</u>	14
5. <u>SPOTKANIE KONSULTACYJNE</u>	33
6. <u>WARSZTATY KONSULTACYJNE</u>	41



TERMIN KONSULTACJI

16 listopada – 7 grudnia 2016 roku.

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Planowane zmiany w obrębie dwóch przystanków: Arkady (Capitol) i Renoma na ul. Świdnickiej w rejonie pl. T. Kościuszki.

ZAKRES KONSULTACJI

Sposób i zakres zmian w obrębie dwóch przystanków na ul. Świdnickiej w rejonie pl. T. Kościuszki.

CEL KONSULTACJI

Poznanie opinii mieszkańców.

Włączenie mieszkańców w współdecydowanie o ważnym wspólnym miejscu w centrum miasta.

Wypracowanie ostatecznych rozwiązań akceptowanych przez użytkowników.

EFEKT KONSULTACJI

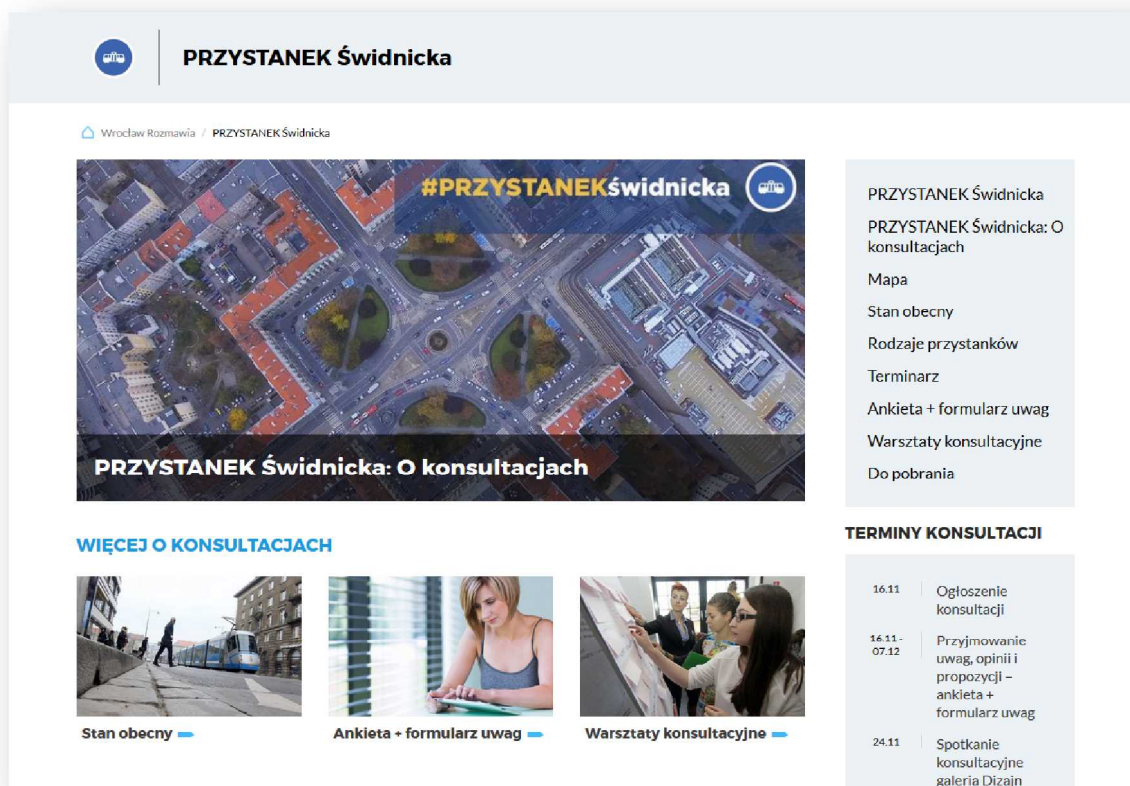
Raport, na podstawie którego zostaną podjęte decyzje o planowanych zmianach.

ADRESACI KONSULTACJI

Mieszkańcy Wrocławia, w szczególności użytkownicy ulicy Świdnickiej, w tym mieszkańcy oraz prowadzący działalność gospodarczą w tym rejonie.

PROMOCJA KONSULTACJI

- ✓ Dedykowana strona WWW poświęcona konsultacjom: wroclaw.pl/przystanek-swidnicka oraz strona miasta: wroclaw.pl (aktualności).



PRZYSTANEK Świdnicka

Wrocław Rozmawia / PRZYSTANEK Świdnicka

#PRZYSTANEKŚwidnicka

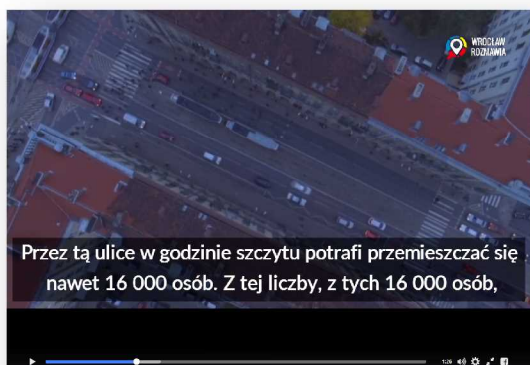
PRZYSTANEK Świdnicka: O konsultacjach

WIĘCEJ O KONSULTACJACH

TERMINY KONSULTACJI

16.11	Ogłoszenie konsultacji
16.11 - 07.12	Przyjmowanie uwag, opinii i propozycji – ankieta + formularz uwag
24.11	Spotkanie konsultacyjne galeria Dizajn

- ✓ **Dwa filmy promujące** – na potrzeby promowania konsultacji oraz informowania w przystępnej formie o ich przedmiocie stworzone zostały dwa krótkie (ok. 2 min.) filmy, które udostępniono na stronie konsultacji oraz na portalach społecznościowych. Kanwą jednego była wypowiedź dyr. Elwiry Nowak (Wydział Inżynierii Miejskiej) o przedmiocie i przyczynie konsultacji, drugiego – wypowiedzi użytkowników przystanków Renoma / Arkady (Capitol), którzy podczas sondy pytani byli o wygodę użytkowania oraz proszeni o opinię na temat przyszłych zmian.



- ✓ **Media lokalne** – artykuły poświęcone tematyce konsultacji.
- ✓ **Portale społecznościowe** – przede wszystkim #WroclawRozmawia oraz #Wroclawski BudżetObywatelski. Przekazano także prośbę o umieszczenie informacji o konsultacjach na stronach podmiotów gospodarczych oraz instytucji prowadzących działalność w okolicy pl. Kościuszki.
- ✓ **Poczta elektroniczna** – informacja o konsultacjach przesłana do zainteresowanych, w tym Rady Osiedla Przedmieście Świdnickie, podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w okolicy przystanków oraz zarządców pobliskich nieruchomości.
- ✓ **Informacja bezpośrednia** przekazywana podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w okolicy – zaproszenie do wzięcia udziału w konsultacjach przekazane przez pracowników Biura ds. Partycypacji Społecznej UM Wrocławia.
- ✓ **Plakaty informacyjne** (48 szt.) rozwieszone w budynkach Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz w okolicach pl. T. Kościuszki, ul. Świdnickiej oraz T. Kościuszki – w większości klatek schodowych (na tablicach ogłoszeń lub na drzwiach wejściowych), ponadto w witrynach lokali handlowych.



2 | FORMY KONSULTACJI

1. ANKIETA >>> s. 9

Celem ankiety było zebranie opinii mieszkańców dotyczącej obecnego oraz oczekiwanego sposobu użytkowania przestrzeni ul. Świdnickiej w okolicach przystanków Renoma i Arkady (Capitol) przez określone grupy użytkowników lub środki transportu. Ankieta może być wypełniona elektronicznie na dedykowanej stronie konsultacji lub pobrać w wersji papierowej. Wypełnione ankiety papierowe można wrzucić do urny w sekretariacie Biura ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia (ul. G. Zapolskiej 4, p. 120) oraz w galerii Dizajn BWA Wrocław (ul. Świdnicka 2–4). Ponadto w dniach 28 listopada – 1 grudnia pracownicy Biura ds. Partycypacji Społecznej oraz Biura Rozwoju Wrocławia prowadzili badania ankietowe na terenie Domu Handlowego Renoma. W sumie zebrano **510** ankiet.

 **PRZYSTANEK Świdnicka**
Konsultacje społeczne dotyczące zmian
w obrębie dwóch przystanków:
Renoma i Arkady (Capitol) na ul. Świdnickiej

Wypełnioną ankietę prosimy dostarczyć do Biura ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia przy ul. G. Zapolskiej 4, pokój 120 do 7 grudnia 2016 roku.
Ankieta jest w pełni anonimowa.

ELEKTRONICZNIE > www.wroclaw.pl/wypelnij-ankiete

1. Jak często korzysta Pani/Pan z fragmentów ul. Świdnickiej w okolicy Arkady i Domu Handlowego Renomy?

JEDNA ODPOWIEŹ

☐ Bardzo rzadko
☐ Rzadko
☐ Trudno powiedzieć
☐ Często
☐ Bardzo często

2. Jak ocenia Pani/Pan wygodę użytkowania tej przestrzeni dla poszczególnych użytkowników?

JEDNA ODPOWIEŹ DLA KAŻDEGO UŻYTKOWNIKA

Użytkownik	1	2	3	4	5
PIESZY					
KIEROWCA LUB PASAŻER SAMOCHODU					
ROWERZYSTA					
PASAŻER TRAMWAJU					
PASAŻER AUTOBUSU					

3. Jak ocenia Pani/Pan istniejące obecnie udogodnienia dla poszczególnych środków transportu?

JEDNA ODPOWIEŹ DLA KAŻDEGO ŚRODKA TRANSPORTU

Środek transportu	1	2	3	4	5
PIESZY					
SAMOCHÓD					
ROWER					
TRAMWAJ					
AUTOBUS					

4. Jak ocenia Pani/Pan potrzebę stworzenia udogodnień dla poszczególnych środków transportu?

JEDNA ODPOWIEŹ DLA KAŻDEGO ŚRODKA TRANSPORTU

Środek transportu	1	2	3	4	5
PIESZY					
SAMOCHÓD					
ROWER					
TRAMWAJ					
AUTOBUS					

METRYCZKA

WIEK
☐ do 18 lat
☐ 19–25 lat
☐ 26–39 lat
☐ 40–45 lat
☐ powyżej 46 lat

PLEĆ
☐ kobieta
☐ mężczyzna

W CENTRUM MIASTA NAJCZĘŚCIEJ JESTEM:
☐ pieszym
☐ kierowcą lub pasażerem samochodu
☐ rowerzystą
☐ pasażerem komunikacji publicznej

NALEŻY UDZIELIĆ ODPOWIEDZI NA WSZYSTKIE PYTANIA ORAZ WYPEŁNIĆ METRYCZKĘ.

www.wroclaw.pl/przystanek-swidnicka

2. ZBIERANIE UWAG >>> s. 14

Uczestnicy konsultacji oprócz wypełnienia ankiety mogli zgłosić swoje uwagi, opinie i propozycje za pośrednictwem formularza umieszczonego na dedykowanej stronie konsultacji: wroclaw.pl/wypelnij-ankiete. W sumie zebrano **52** uwagi.

3. SPOTKANIE KONSULTACYJNE >>> s. 33

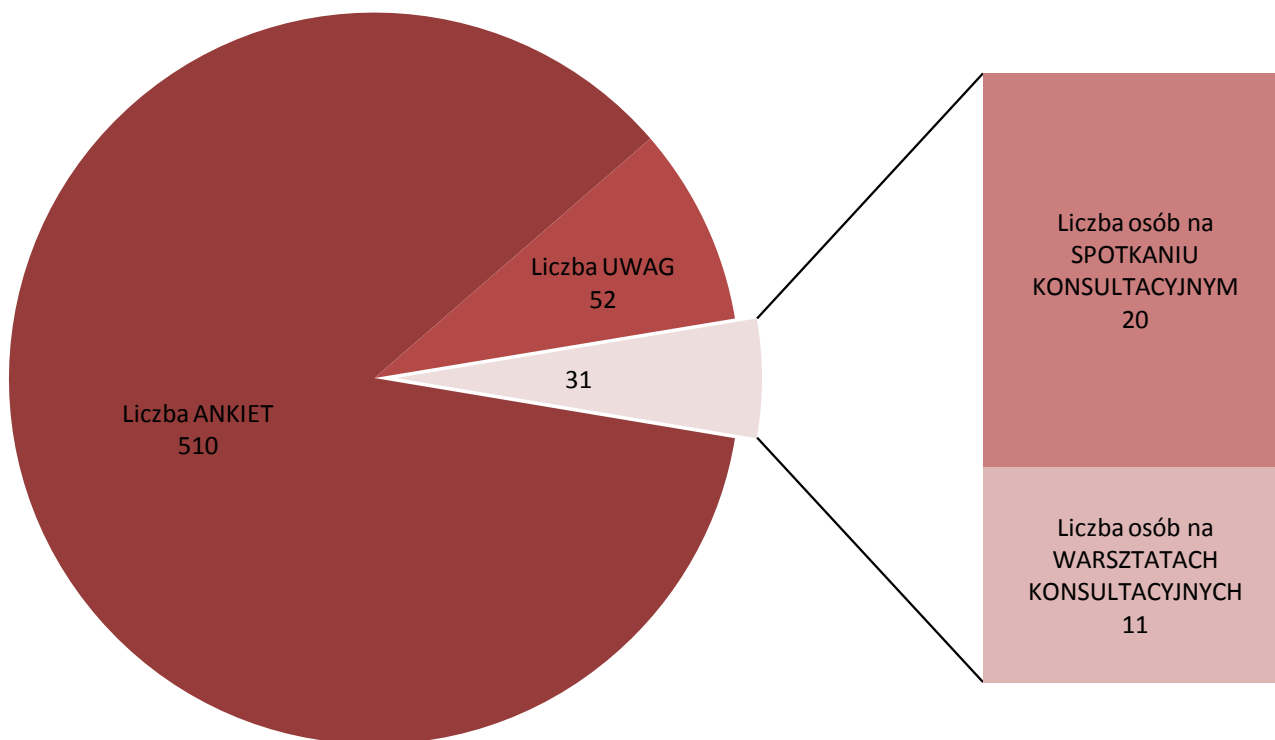
Spotkanie konsultacyjne zorganizowano 24 listopada w godz. 17.00 – 19.00 w galerii Dizajn BWA Wrocław (ul. Świdnicka 2–4). Przed dyskusją zaprezentowano jeden z filmów oraz prezentację Wydziału Inżynierii Miejskiej oraz Biura Rozwoju Wrocławia dotyczącą przedmiotu konsultacji. Ponadto dr inż. Igor Gisterek z Politechniki Wrocławskiej przedstawił swój punkt widzenia na temat sposobu rozwiązania kwestii poprawy wygody użytkowników przystanków Renoma / Arkady (Capitol). Uczestnicy spotkania wypełnili również ankiety. W spotkaniu wzięło udział **20** osób.



4. WARSZTATY KONSULTACYJNE >>> s. 41

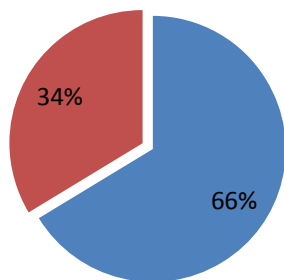
Warsztaty przeprowadzono 30 listopada, w godz. 17.00 – 19.00 w Teatrze Muzycznym Capitol (ul. Piłsudskiego 67). Ich celem było przepracowanie zagadnienia wygody użytkownika przystanków przy ulicy Świdnickiej w rejonie pl. T. Kościuszki, wypracowanie opinii, określenie priorytetów. Uczestnicy w dwóch grupach dyskutowali nad mapą obszaru i przykładami rozwiązań w celu wypracowania rekomendacji. Moderatorami stolików byli pracownicy Wydziału Inżynierii Miejskiej oraz Biura Rozwoju Wrocławia. W warsztatach wzięło udział **11** osób.

5. FREKWENCJA WE WSZYSTKICH FORMACH KONSULTACJI



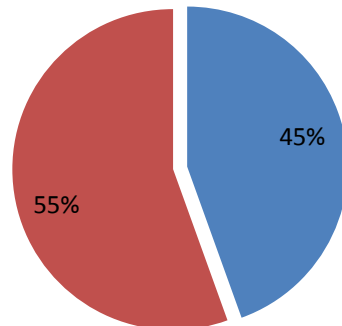
LICZBA WYPEŁNIONYCH ANKIET /510/

■ Elektroniczne /338/ ■ Papierowe /172/

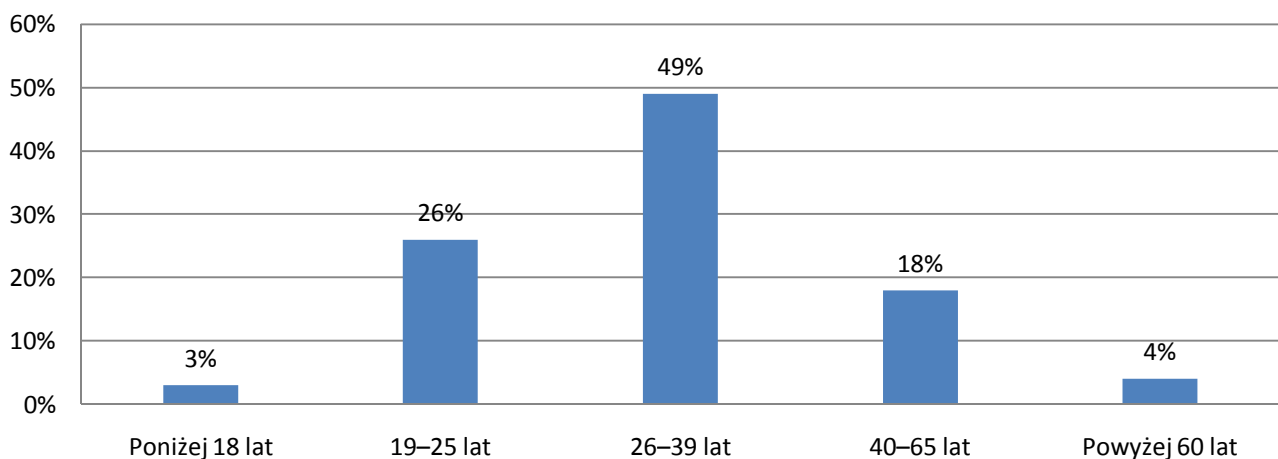


PŁEĆ

■ Kobiety /227/ ■ Mężczyźni /283/

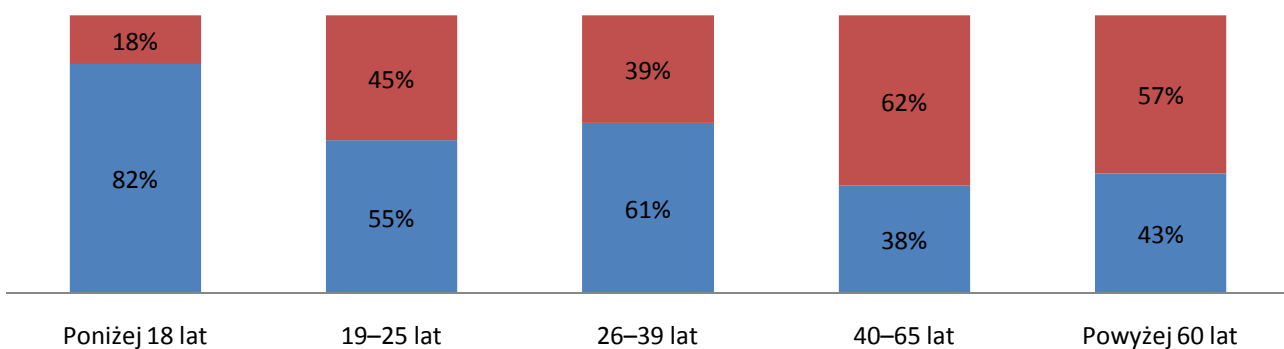


WIEK

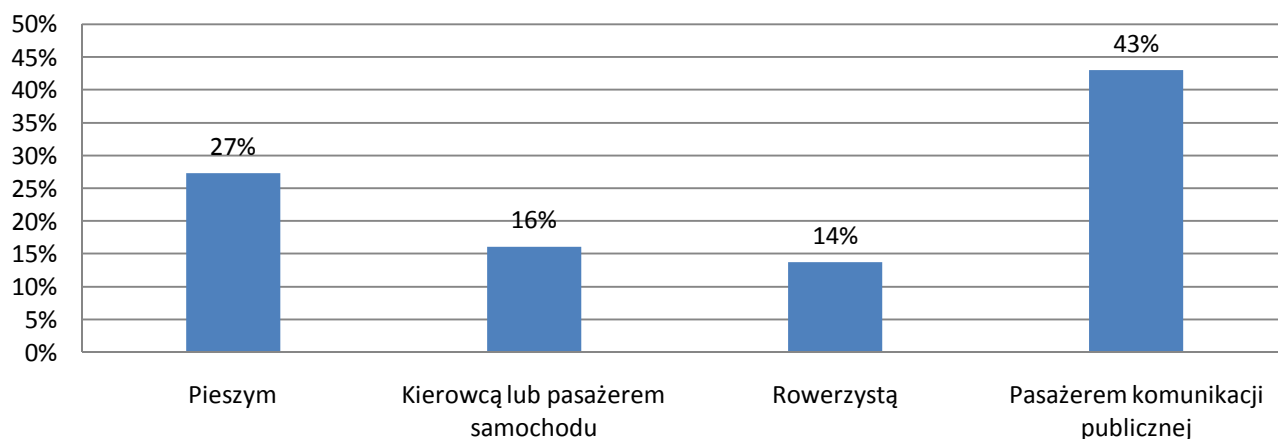


PŁEĆ /w kategoriach wiekowych/

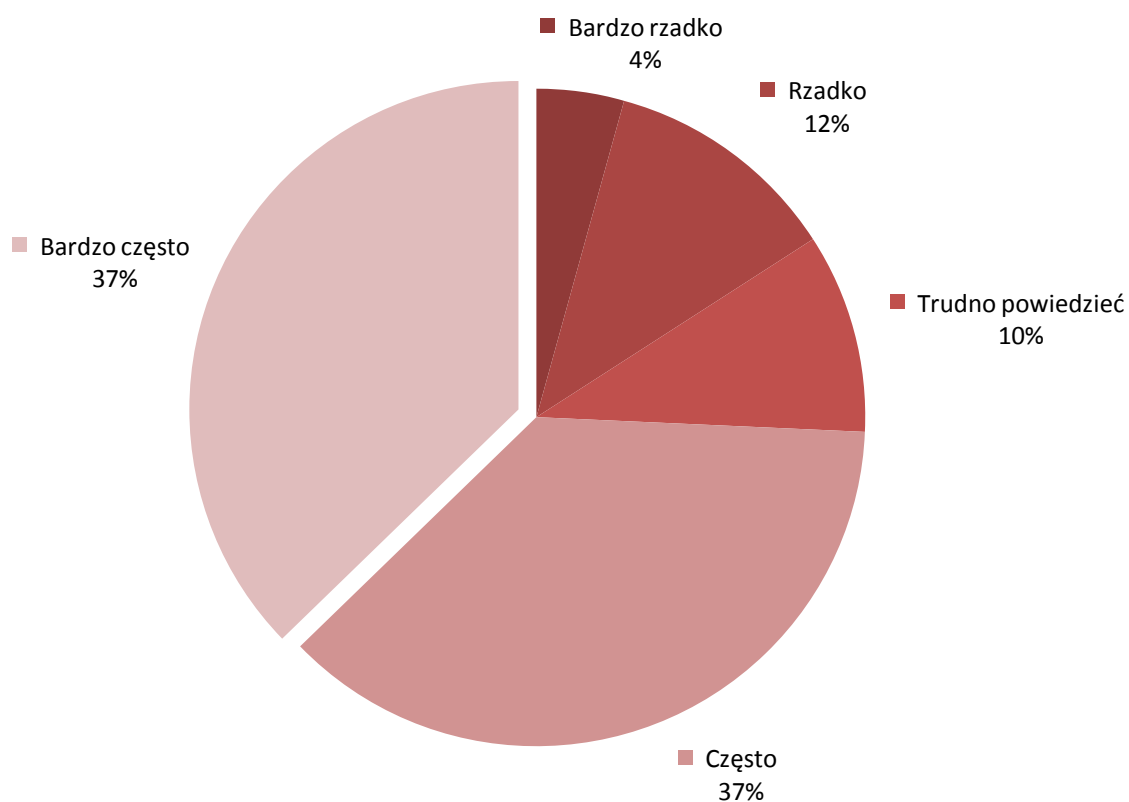
■ Kobiety ■ Mężczyźni



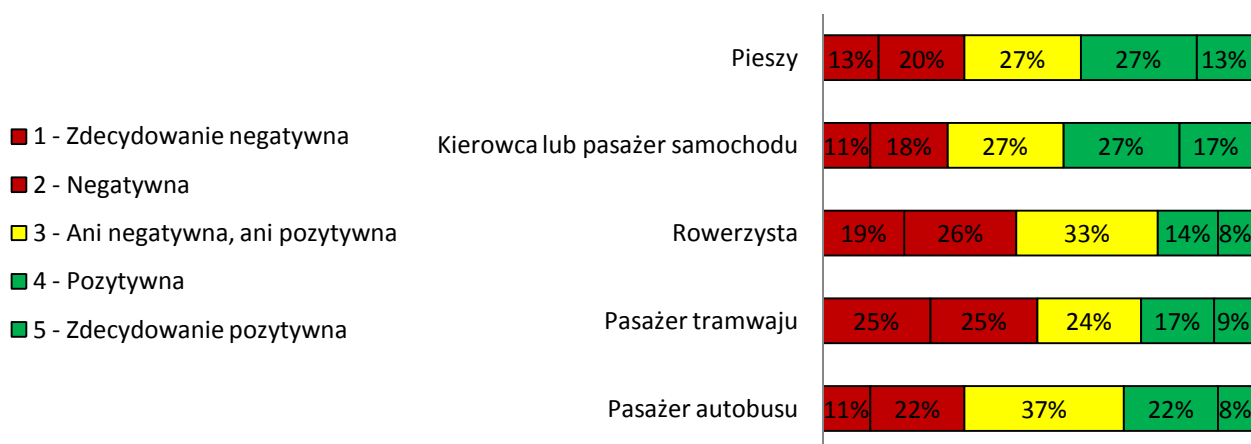
W CENTRUM MIASTA NAJCZĘŚCIEJ JESTEM:



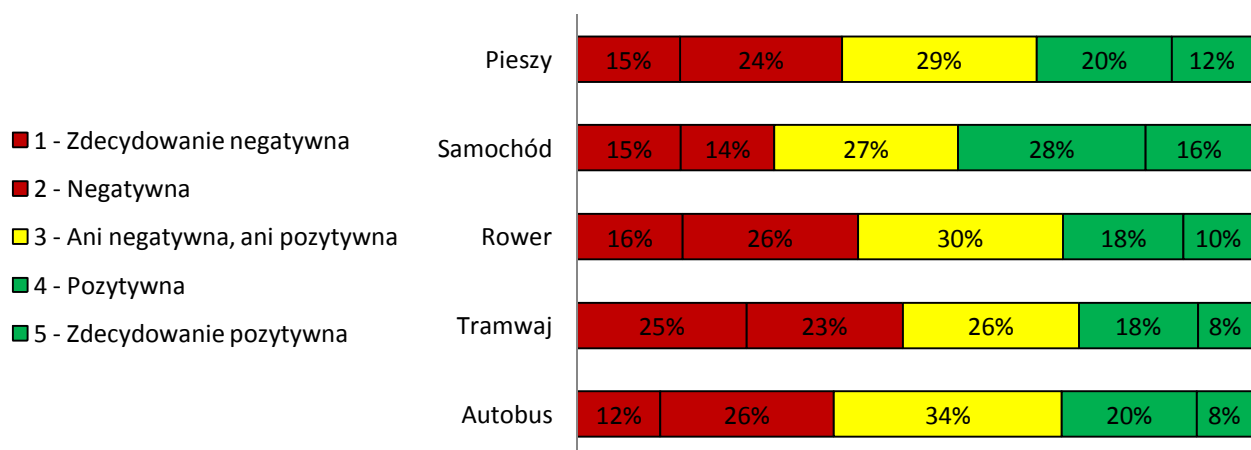
1/ Jak często korzysta Pani/Pan z fragmentów ul. Świdnickiej w okolicy Arkad i Domu Handlowego Renoma?



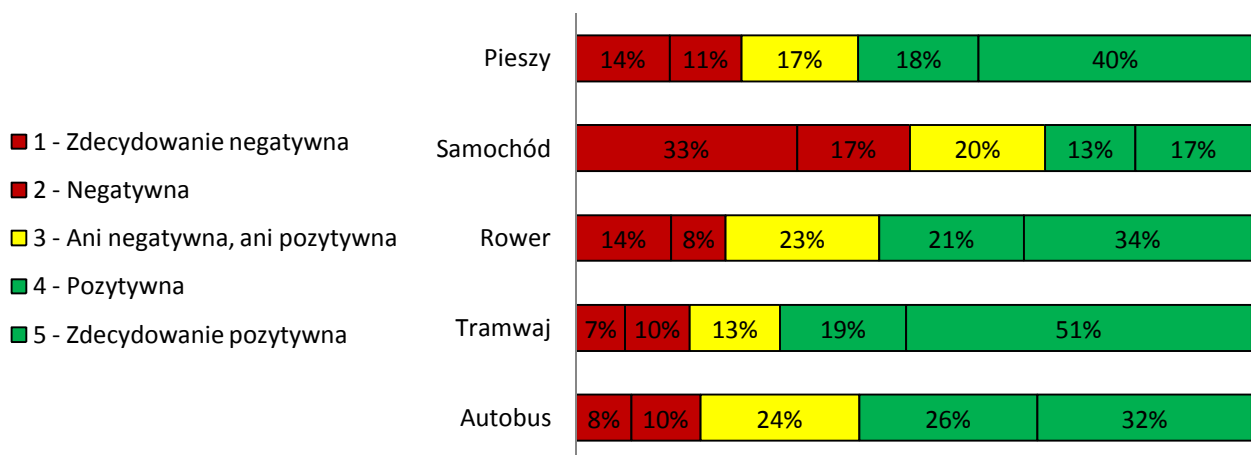
2/ Jak ocenia Pani/Pan wygodę użytkowania tej przestrzeni dla poszczególnych użytkowników?



3/ Jak ocenia Pani/Pan istniejące obecnie udogodnienia dla poszczególnych środków transportu?



4/ Jak ocenia Pani/Pan potrzebę stworzenia udogodnień dla poszczególnych środków transportu?



WNIOSKI

1. W badaniu ankietowym wzięło udział **510 respondentów**. Blisko $\frac{2}{3}$ z nich (**66%**) wypełniła ankietę **elektronicznie**. Wśród respondentów nieznaczną przewagę stanowią **mężczyźni (55%)**. Prawie połowę respondentów (**49%**) to osoby w przedziale wiekowym **26–39 lat**, w drugiej kolejności wypowiedziały się osoby w przedziale **19–25 (26%)** oraz **40–65 (18%)**.
2. Wśród respondentów przeważały osoby, które w centrum **najczęściej są pasażerami komunikacji publicznej (43%)**, w drugiej kolejności **pieszymi (27%)**. Prawie w równym stopniu wypowiedzieli się **kierowcy / pasażerowie samochodu (16%)** oraz **rowerzyści (14%)**. Przewaga pasażerów komunikacji publicznej jest zgodna z ich przewagą jako użytkowników w godzinie szczytu (70%), co potwierdziły pomiary prowadzone przez Biuro Rozwoju Wrocławia¹.
3. Respondenci w przeważającej większości (**74%**) to osoby korzystające **bardzo często** lub **często** z fragmentów ul. Świdnickiej w okolicy Arkad i Domu Handlowego Renoma, a więc przestrzeni, której dotyczyły konsultacje.
4. Respondenci najniżej ocenili wygodę użytkowania tej przestrzeni przez **pasażerów tramwaju (50% ocena negatywna, 26% ocena pozytywna)** oraz **rowerzystów (45% ocena negatywna, 22% ocena pozytywna)**. Negatywna ocena w obu przypadkach wystawiona została przez połowę lub blisko połowę respondentów. W dalszej kolejności, choć już nie tak wyraźnie negatywnie, oceniono wygodę **pasażerów autobusu (33% ocena negatywna, 30% ocena pozytywna)**. Zbliżona ocena, jednakże z nieco większą pozytywną, postawiona została dla wygody **pieszych (33% ocena negatywna, 40% ocena pozytywna)**. Najwyżej respondenci ocenili wygodę użytkowania tej przestrzeni dla **kierowców / pasażerów samochodu (29% ocena negatywna, 44% ocena pozytywna)**. Blisko połowa z nich uważa, iż poruszający się **samochodem** posiadają największy komfort użytkowania fragmentów ul. Świdnickiej w okolicach przystanków Renoma i Arkady (Capitol). Na jednym biegunie więc, w ocenie respondentów, znajduje się **komfort kierowców i pasażerów samochodów**, na drugim **dyskomfort pasażerów tramwaju oraz rowerzystów**. Jedynie pasażerowie autobusu oraz piesi sytują się pośrodku.

¹ Prezentowane są na stronie konsultacji: www.wroclaw.pl/rozmawia/przystanek-swidnicka-do-pobrania.

5. Respondenci proszeni byli nie tylko o ocenę przestrzeni z perspektywy użytkownika ruchu, lecz także oceniali ją pod kątem istniejącej infrastruktury, a ściśle poziomu udogodnień, które mają wpływ na wygodę użytkowania. Najwyższa pozytywna ocena dla istniejących udogodnień wystawiona została dla **samochodu (44% ocena pozytywna, 29% ocena negatywna)**. Respondenci nie tylko tę wygodę odczuwają (zob. pkt 4), ale również dostrzegają udogodnienia, które na nią wpływają. Środkiem transportu, który w opinii respondentów posiada najmniej udogodnień jest **tramwaj (26% ocena pozytywna, 48% ocena negatywna)**. Zbliżony odsetek respondentów oceniło negatywnie istniejące udogodnienia dla tramwaju, a pozytywnie – dla samochodu. Ponownie więc w ocenie respondentów znalazły się one na dwóch odległych biegunach: samochód na biegunie faworyzowania w przestrzeni, tramwaj – na dyskryminowania. W przypadku pozostałych środków transportu ocena nie jest tak wyrazista. **Pieszy, rower oraz autobus** zostały ocenione w sposób zbliżony. Wśród nich najwyższą ocenę pozytywną uzyskali **piesi (32% ocena pozytywna)**, najwyższą negatywną – **rowery (42% ocena negatywna)**.
6. Ostatnie pytanie dotyczyło oceny kierunków zmian, a ściślej nadania priorytetu określonego ze środków transportu poprzez stworzenie udogodnień. Respondenci najwyżej ocenili potrzebę stworzenia udogodnień dla **tramwaju (70% ocena pozytywna, 17% ocena negatywna)**. Ocena ta jest podobna, jeśli weźmie się pod uwagę **grupę respondentów z wyłączeniem tych, którzy zadeklarowali, iż w centrum najczęściej są pasażerami komunikacji publicznej – 66% z nich oceniła potrzebę pozytywnie, 19% – negatywnie**. W grupie respondentów, którzy zadeklarowali, iż **w centrum najczęściej są kierowcami/pasażerami samochodu** najwyższą pozytywną ocenę również była dla **tramwaju (54% ocena pozytywna, 27% ocena negatywna)**. W ocenie respondentów na drugim miejscu pod względem stworzenia udogodnień jest **autobus (58% ocena pozytywna, 18% ocena negatywna)**, następnie **pieszy (58% ocena pozytywna, 25% ocena negatywna)** oraz **rower (55% ocena pozytywna, 22% ocena negatywna)**. Najwyraźniejsza ocena negatywna postawiona została przez respondentów dla potrzeby stworzenia udogodnień dla **samochodu (50% ocena negatywna, 30% ocena pozytywna)** – połowa z nich ocenia ją negatywnie. W **grupie respondentów z wyłączeniem tych, którzy zadeklarowali, iż w centrum najczęściej są pasażerami komunikacji publicznej** ocena jest następująca: **46% negatywna, 35% – pozytywna**.

4| ZGŁOSZONE UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE

Poniżej przedstawiono uwagi, opinie, propozycje, które przekazano podczas trwania konsultacji społecznych. Wniesiono **52** uwagi: **51** zgłoszono na formularzu umieszczonym na dedykowanej konsultacjom stronie internetowej, **1** – listownie. Prezentowane są w kolejności zgłoszenia.

1|

Ten odcinek jest kluczowy dla mnie jako rowerzystki mieszkającej na południu w dodaniu do Centrum. Niestety, brak wydzielonego miejsca dla rowerzystów od strony południowej poważnie zmniejsza komfort podróży. Często kierowcy "spychają" mnie na krawężnik, jazda tym odcinkiem to na prawdę walka o przetrwanie. Zdaję sobie sprawę z ograniczeń powierzchni, ale konieczne jest wprowadzenie jakiegokolwiek ochrony rowerzystów (choćby nawet znak "zachowaj odstęp"). Idealne byłoby wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego w tej części.

Hasła: **pas rowerowy od południa.**

2|

Przystanek tramwajowy przy Arkadach powinien być po obu stronach Świdnickiej. Obecne przystanki na Piłsudskiego powinny być w miarę możliwości zintegrowane, a niepotrzebne zlikwidowane (ten na Świdnickiej, za wiaduktem w stronę centrum i ten na Piłsudskiego w stronę dworca, przy urzędzie). Drugi zintegrowany przystanek wiedeński powstanie przy Capitol.

Hasła: **przystanek tramwajowy przy Arkadach od wsch., przystanki zintegrowane przy Piłsudskiego.**

3|

Komunikacyjny horror, przejazd rowerem tylko dla samobójców, przejechanie jednego przystanku tramwajem zabiera 15 minut. Brak miejsc parkingowych, w Renomie także.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – komunikacja.**

4|

Konieczne jest ułatwienie wsiadania do tramwajów. (To nie może być poziom ulicy, są osoby starsze, które widziałam jak wsiadały na kolanach). Przejścia dla pieszych w miejscu torowisk są niebezpieczne przez nierówne, wystające kostki brukowe z dużymi szparami pomiędzy. Problemem jest przejechanie wózkiem dziecięcym, którego koła wpadają w szpary. Tramwaje jadące przez ten teren co chwilę muszą przystawać na światłach lub są zablokowane przez samochody stojące w korku. Jednokierunkowe uliczki na placu Kościuszki są ustawione tak, że samochody jadące np. od pl. Legionów muszą odstać swoje w korku, aby wjechać na podwórkę w kwartale (Świdnicka, Piłsudskiego, Bałuckiego Kościuszki). Być może rondo bardziej uporządkowałoby ruch.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – przystanki.**

5|

Jako rowerzysta chciałbym złożyć wniosek o utworzenie pasów rowerowych na ul. Świdnickiej i Widok, żeby można było dojechać w dwie strony. Taki wniosek był już złożony przez rowerzystów, natomiast nie był zaakceptowany.

Hasła: **pasy rowerowe.**

6|

Uważam, że przystanki Renoma oraz Arkady powinny zostać bez zmian, gdyż zrobienia tam np. tzw. przystanków wiedeński będzie skutkowało korkami oraz nieprzejezdnością w godzinach szczytu co ma miejsce na ulicy Krupniczej po wybudowaniu owych przystanków wiedeńskich. Wszystkie autobusy są niskopodłogowe, w perspektywie kilku lat również tabor tramwajowy powinien być nowocześniejszy co ułatwi korzystanie z komunikacji osobą niepełnosprawnym bądź starszym. Obszar podległy konsultacją to ścisłe centrum, które poprzez utrudnienia dla samochodów stanie się zupełnie nieprzejezdny. Moim zdaniem aby poprawić funkcjonalność przystanków powinno się w ten obszar wysyłać pojazdy niskopodłogowe co ułatwi wsiadanie i wysiadanie z pojazdów. Nie potrzebna jest przebudowa obszaru, wystarczy wysyłać odpowiedni tabor na owe trasy.

Hasła: **przystanek wiedeński nie.**

7|

KONCEPCJA USPRAWNIENÍ KOMUNIKACYJNYCH W REJONIE PRZYSTANKÓW ARKADY – RENOMA WE WROCŁAWIU

Głównymi problemami dla osób korzystających z komunikacji publicznej w obrębie Arkad oraz Renomy są brak podwyższonych peronów tramwajowych oraz nowa sygnalizacja świetlna na Placu Kościuszki, która w efekcie zamiast ułatwić przejazd przez skrzyżowanie tylko generuje korki, dodatkowo tworzące się podczas wymiany pasażerskiej w autobusach linii A i D.

Proponowane rozwiązanie obejmuje pas ul. Powstańców Śląskich / Świdnickiej od przystanku Hotel Wrocław do skrzyżowania z ul. Bożego Ciała. Projekt jest dwuetapowy – pierwszy dotyczy ułatwień dla pasażerów tramwajów w obrębie przystanków Arkady (w kierunku południowym) oraz Renoma, włącznie z uspokojeniem ruchu poprzez korektę układu drogowego bez konieczności większej przebudowy; drugi zakłada przebudowę torowiska na pas autobusowo-tramwajowy od Hotelu Wrocław do Placu Kościuszki i utworzenie w ten sposób dodatkowego miejsca dla ścieżek rowerowych i pasów zieleni wzdłuż ul. Świdnickiej (w miejscu obecnych przystanków autobusów pośpiesznych „pod Arkadami” w obu kierunkach).

W celu uzyskania miejsca dla elementów ułatwienia dostępu do komunikacji publicznej należy zamienić charakter ulicy Świdnickiej z przelotowej na zbiorczą, maksymalnie rozprowadzając z niej ruch samochodowy na zewnątrz, tworząc w ten sposób przestrzeń skoncentrowaną na pieszych, rowerzystach i pasażerach komunikacji oraz przedłużając reprezentacyjny charakter ulicy w kierunku południowym.

W pierwszym etapie, począwszy od skrzyżowania ul. Powstańców Śląskich z ul. Swobodną, prawy pas do jazdy na wprost w kierunku Arkad powinien zostać zamieniony na buspas, aż do Placu 15

Kościuszki. Usprawni to przejazd autobusów pośpiesznych linii A i D przez ul. Świdnicką. Lewy pas na jezdni pod Renomą należy przeznaczyć na wyniesiony peron, ułatwiający wsiadanie do tramwajów. Analogicznie, w kierunku południowym, należy pozostawić jeden pas kierowcom w celu wydzielenia torowiska na wysokości Renomy, utworzenia wyniesionego peronu pod Arkadami, a także poszerzenia chodnika i utworzenia wygodnej ścieżki rowerowej pod Urzędem Miejskim.

Sygnalizacja świetlna na Placu Kościuszki powinna zostać zdemontowana, a samo skrzyżowanie należy przekształcić na typowe rondo, z pierwszeństwem przejazdu dla pojazdów znajdujących się wewnątrz wyspy, z wyjątkiem bezwzględnego pierwszeństwa dla tramwajów, co zapewniają przepisy drogowe. Dla ułatwienia przejazdu, w części nowego buspasa należy wytyczyć prawoskręt w ul. Kościuszki, a przy samej wyspie lewoskręty w tą samą ulicę (z zaznaczeniem ustąpienia pierwszeństwa tramwajom).

Przy samej Renomie brakuje przystanku dla tramwajów jadących od strony Opery, który można by umieścić na wysokości Fosi Miejskiej. Natomiast lewoskręt z Podwala w Świdnicką należy ograniczyć do jednego pasa, zostawiając miejsce dla dwóch pasów do jazdy w kierunku pl. Orłąt Lwowskich.

Następnie, w celu udroźnienia całej okolicy proponuje się przekształcić ul. Bożego Ciała na dwukierunkową, z możliwością przejazdu przez torowisko przy ul. Świdnickiej. Stworzy to nową alternatywę przejazdu z ul. Kazimierza Wielkiego na południe, odciążając przy tym zakorkowany wjazd w ul. Krupniczą.

Zachowanie po jednym pasie drogowym dla samochodów, z rozsądnym rozplanowaniem prawoskrętów i lewoskrętów, a także likwidacja sygnalizacji świetlnej na Placu Kościuszki wbrew pozorom upłynni ruch, wykorzystując przy tym dostępną infrastrukturę w sposób praktyczny.

Drugi etap przewiduje przebudowę torowiska od Hotelu Wrocław do Placu Kościuszki na pas autobusowo-tramwajowy, z dostępem dla taksówek i pojazdów uprzywilejowanych. Dzięki temu w miejscu obecnych przystanków autobusów pośpiesznych „pod Arkadami” poprzez ich integrację z tramwajowymi powstanie przestrzeń dla wygodnych ścieżek rowerowych, a także brakującej w tym miejscu zieleni.

Poniżej schematy przedstawionych rozwiązań sporządzane na bazie zdjęć Google.



1 – Renoma.



2 – Plac Kościuszki.



3- Arkady.

Hasła: **szczegółowa propozycja zmian.**

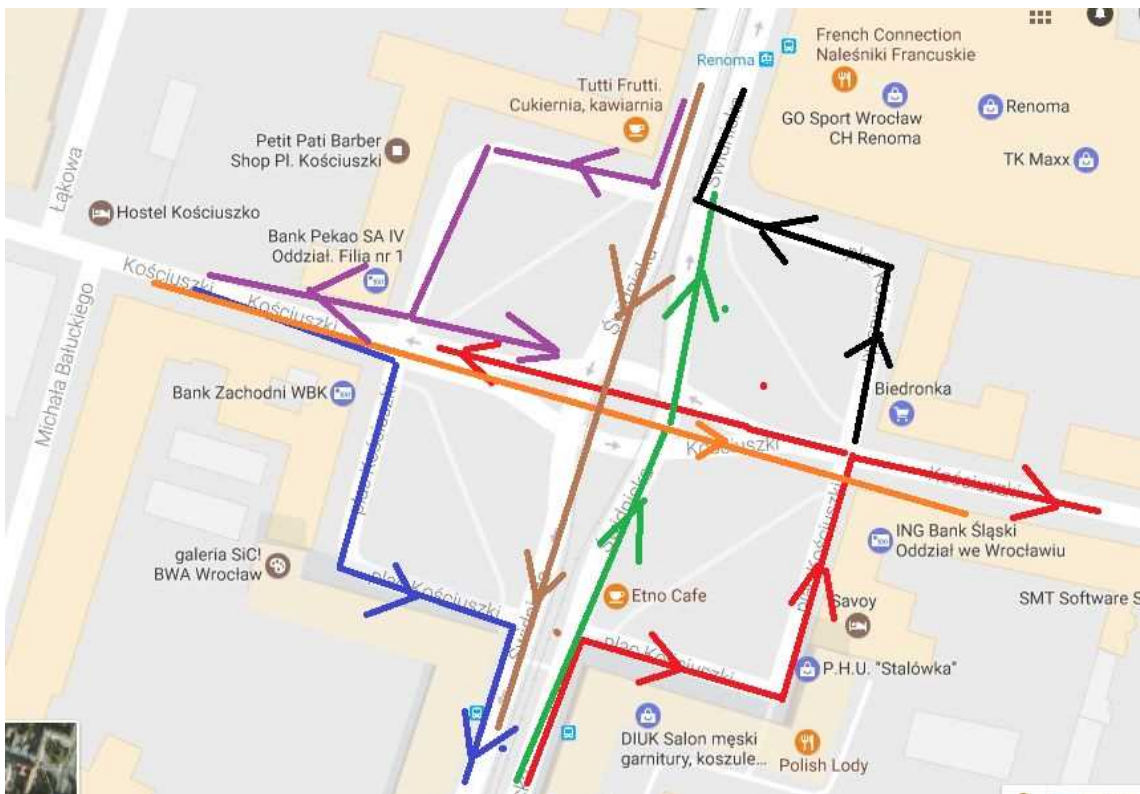
8|

Dołóżcie przystanek tramwajowy na żądanie na wysokości Arkad – apteki. Nie myślcie nawet o przystanku wiedeńskim. Obustronne pasy rowerowe.

Hasła: **przystanek tramwajowy na żądanie przy Arkadach od wsch., przystanek wiedeński nie, pasy rowerowe.**

9|

Zbytńio rozbudowany system świateł, problem z normalnego korzystania z pl. Kościuszki przy wyjeździe z ul. Kościuszki od strony wschodniej – durny nakaz skrętu w prawo dla aut, przy późniejszym braku możliwości zawrócenia w jakikolwiek sposób (trzeba jechać aż do Teatru Lalek bo i pod Operą ciężko zawrócić). Super ścieżki rowerowe (np. te pod prąd na ul. Kościuszki), nie zabierają dużo miejsca, a jednak ułatwiają sporo życie rowerzystom). Proponuję przywrócić możliwość jazdy na lewo/prosto wyjeżdżając z Kościuszki od strony wschodniej, a skręt w Kościuszki zorganizować poprzez przejazd przez uliczki boczne pl. Kościuszki. W ogóle można by to wykorzystać jako skróty do prawo-skrętów jazdę bokiem (np. od Świdnickiej – Arkad, w prawo w Kościuszki przez Plac Kościuszki wcześniejszym skrętem, a na wprost zostawić tylko jazdę do przodu, w lewo dla usprawnienia można zrobić objazd jak na załącznikach:



Hasła: **propozycja organizacji ruchu.**

10|

Ograniczyć ruch aut, poszerzyć ścieżki rowerowe.

Hasła: **ograniczenie ruchu samochodowego, szersze pasy rowerowe.**

11|

Na przystankach tramwajowych Renoma oraz Arkady (Capitol) na ul. Świdnickiej powinny być przystanki wiedeńskie.

Hasła: **przystanek wiedeński.**

12|

Na odcinku ul. Świdnickiej dla przystanku Renoma oraz Arkady (Capitol), powinny być przystanki wiedeńskie.

Hasła: **przystanek wiedeński.**

13|

Tramwaje często robią sobie z tego przystanku "przystanek potrójny". Środkowy skład blokuje całkowicie przejście dla pieszych. Wiąże się to moim zdaniem z niewymiarowością peronów w obu kierunkach. Dodatkowo problem ze światłami pomiędzy peronami. Niektórzy motorniczowie zatrzymują się przed przejściem, bo mają czerwone i otwierają drzwi, a inni nie (mówię o sytuacji, gdy na pierwszym peronie nie stoi żaden tramwaj). Nie ma zasady co do zachowania motorniczych i niejednokrotnie dla pasażerów oznacza to bieganie tam

i z powrotem, bo nie wiadomo gdzie otworzą się drzwi. Jest to bardzo utrudniające sprawne wsiadanie/przesiadanie się.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – zachowanie motorniczych.**

14|

Pl. Kościuszki powinien być takim węzłem jak pl. Grunwaldzki – Rondo Reagana. Powinien ulec kompletnej przebudowie układu jezdni oraz wyspy na komunikację miejską (wspólny przystanek) plus przejścia podziemne pod całym placem. Komunikacja miejska powinna mieć wyższy priorytet podczas przejazdu.

Hasła: **przebudowa na wzór Ronda Reagana, priorytet dla komunikacji publicznej.**

15|

Przystanek tramwajowy przy D.H. Podwale – wyjechać stamtąd tramwajem to koszmar, do następnego przystanku Arkady tramwaj "pełźnie". Trasę pomiędzy wyżej wymienionymi przystankami szybciej pokonuje się pieszo. Według mnie to absurd, choć MPK na pewno znajdzie tysiąc wytłumaczeń tej sytuacji.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – długi czas przejazdu przez pl. Kościuszki.**

16|

1) Zniszczone i brudne śmietniki, klapy od nich już zardzewiały chociaż nowe, często klapy od śmietników są otwarte i nikt ich nie zamyka. 2) Kostka na przystankach obłana alkoholem, moczem, często można zauważyć wymioty. Jedynym rozwiązaniem jest padający deszcz, który trochę to zmywa. 3) Pełno petów obok śmietników, pomimo zakazów palenia i zwracana uwagi ludziom nikt tego nie respektuje. Można jeszcze obelgę usłyszeć jak zwróci się uwagę. Propozycje: częsta reakcja służb porządkowych, patroli straży, które zwracają uwagę palaczom. Naprawa i polakierowanie śmietników farbą nierdzewną.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – brud i nieporządek.**

17|

Torowisko na ul. Świdnickiej powinno być całkowicie wolne od samochodów. Trzeba zmniejszyć liczbę pasów ruchu, by znalazło się miejsce dla rowerów, tramwajów, przystanku. Tak robią wszystkie miasta zachodnie.

Hasła: **wydzielone torowisko, mniej pasów ruchu, pasy rowerowe.**

18|

Wsiadanie i wysiadanie jest bardzo utrudnione. Tramwaj stoi dużo wyżej niż jezdnia.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – przystanki.**

19|

Nie rozumiem różnicy między "obecnymi udogodnieniami" a "wygodą korzystania". To jedno i to samo. Spytałem się jeszcze trzech osób. Wszyscy mamy takie same odczucie – to jedno pytanie rozbite sztucznie na dwa. Istniejąca wiata, tablica elektroniczna, etc. to również wygoda korzystania.

Hasła: **uwaga do ankiety.**

20|

Dopóki będą kupowane i eksploatowane tramwaje typu Moderus Beta lub Protram 205WrAS nie jest możliwe zaprojektowanie wygodnego przystanku, bo nie jest możliwe zrobienie przystanku z dwoma wysokościami peronu jedną na 90 cm by dopasować się do wysokości większej części podłogi, a drugą na 35 cm by dopasować się do niskopodłogowej wstawki. Do tego w tego typu wagonach drzwi się wysuwają na zewnątrz i opadają co powoduje, że haczyłyby o platformę przystankową. Więc najpierw trzeba zacząć kupować nowoczesny tabor, a później myśleć o standardach Berlina. Póki co, to na kupno nowoczesnego taboru się nie zanosz, a przy tym tempie wymiany taboru to rozmawiamy o tym 30 lat za wcześnie.

Hasła: **rodzaje tramwajów.**

21|

Przystanek przy Renomie i przy Arkadach jest beznadziejny. Sama jestem coraz bardziej niesprawną i wsiadanie oraz wysiadanie na tych przystankach to po prostu trauma. Najczęściej tak planuję przejazd, by z nich nie korzystać. Może przystanki typu wiedeńskiego (ul. Krupnicza) rozwiązałyby ten problem.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – przystanki, przystanek wiedeński.**

22|

Konieczne jest wydzielenie torowiska tramwajowego (+ buspas autobusowy), żeby tramwaje nie stały w korku. Tak jak to się stało na ulicy Traugutta. Jako pasażer, popieram wszystkie zmiany, które sprawią, że MPK pojedzie szybciej.

Hasła: **wydzielone torowisko.**

23|

Należy zachować obecną ilość pasów ruchów dla samochodów – z przedstawionych na tej stronie statystyk wynika, że najwięcej użytkowników tej ulicy to pasażerowie komunikacji zbiorowej, jednak na drugim miejscu są użytkownicy samochodów. W szczególności nie należy poświęcać żadnego pasa ruchu na ścieżkę dla rowerów – z tych samych statystyk wynika, że rowerzystów jest dziesięciokrotnie mniej niż użytkowników samochodów, było by więc to co najmniej niesprawiedliwe. Zamiast przystanków wiedeńskich, które są przeżytkiem z czasów taboru wysokopodłogowego, należy wprowadzić tramwaje niskopodłogowe. Chyba, że miasto zamierza się chwalić, że ma stary tabor.

Hasła: **zachowanie dwóch pasów ruchu, pasy rowerowe nie, przystanek wiedeński nie, tramwaje niskopodłogowe.**

24|

Zdecydowanie należy utworzyć w tym miejscu przystanki wiedeńskie. Korzyści z tego rozwiązania są dwojakie. Wygoda dla pasażerów z jednej strony, utemperowanie co bardziej narwanych kierowców rozpędzających się nadmiernie przed skrzyżowaniem Piłsudskiego/Świdnicka (w stronę Powstańców Śląskich) z innej.

Hasła: **przystanek wiedeński.**

25|

Świdnicka powinna mieć dla aut po jednym pasie ruchu w każdą stronę. Znacznie by to ułatwiło optymalne dla wygody pasażerów ustawianie przystanków, pozwoliłoby na uspokojenie ruchu i uatrakcyjnienie przestrzeni publicznej.

Hasła: **jeden pas ruchu.**

26|

Głównym problemem komunikacji zbiorowej w omawianym miejscu jest zbyt długi czas, który autobus/tramwaj musi spędzić pokonując tak krótki odcinek trasy. Szczególnie uciążliwe jest to przed przystankiem Renoma (z obu stron), gdzie tramwaj zawsze musi czekać. Dodatkowo sytuację pogorszyło też niepotrzebne zbudowanie sygnalizacji na placu Kościuszki (co przy okazji utrudniło ruch pieszemu). Rozwiązaniem byłoby właściwe funkcjonowanie systemu sterowania ruchem, by pojazdy komunikacji zbiorowej nie musiały czekać. W takiej sytuacji problemy związane z samym wsiadaniem do tramwaju/autobusu schodzą na zdecydowanie dalszy plan. Błędem byłoby wydawanie wielu milionów złotych na przesuwanie przystanków o kilka metrów. Moim zdaniem zmiany w tej okolicy powinny być dwuetapowe: 1) etap 1: nadanie pełnego priorytetu tramwajom i autobusom, co poza oczywistymi korzyściami dla pasażerów zmniejszyłoby też ruch samochodowy i utorowało drogę dla etapu drugiego: 2) etap 2: przebudowa ulicy Świdnickiej, tak by na odcinku od Bogusławskiego do Podwała ulica składała się z (patrząc od osi jezdni): pasa autobusowo-tramwajowego; jednego pasa samochodowego, z wyniesionymi fragmentami w obrębie przystanków; pasa dla rowerów, nieoddzielonego konstrukcyjnie od pasa samochodowego; ciągu drzew (potrzebna zmiana przepisów, obecnie nie można sadzić drzew bliżej niż 3 metry od pasa drogowego); chodnika.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – czas przejazdu, sygnalizacja, szczegółowa propozycja zmian, zieleń.**

27|

Najlepszym rozwiązaniem w tamtym miejscu będą przystanki wiedeńskie i pozostawienie dwóch pasów ruchu. To nie jest ścisłe centrum miasta, żeby ograniczać tam ruch, auta też gdzieś muszą jeździć. Przystanek wiedeński koło Arkad i koło Renomy pogodzi interesy kierowców i pieszych.

Hasła: **przystanek wiedeński, zachowanie dwóch pasów ruchu.**

28|

Jako, że jestem w pełni sprawny ruchowo, to z mojego punktu widzenia na ulicy Świdnickiej są dwa główne problemy: a) Tramwaje jadą niesamowicie wolno, co zostało jeszcze pogorszone przez nową sygnalizację na Kościuszki. b) Brak porządnej infrastruktury rowerowej wzdłuż całej ulicy (i na ul. Bożego Ciała). Uważam, że te dwa problemy, razem z problemem peronów przystankowych, powinny być rozwiązane za jednym zamachem, np. poprzez uspokojenie ruchu 22

samochodowego, zwężenie obu jezdni do jednego pasa ruchu, powyłączanie przynajmniej części sygnalizacji świetlnych, wymalowanie pasów rowerowych na całej długości ulicy, budowę przystanków wiedeńskich.

Hasła: ocena negatywna stanu obecnego – czas przejazdu, brak infrastruktury rowerowej, jeden pas ruchu, pasy rowerowe, przystanek wiedeński.

29|

Zapewne nie będę oceniony obiektywnie, gdyż jako przedsiębiorca prowadzący rowerowy biznes przy ulicy Świdnickiej będę uznany za osobę chcącą faworyzować rowerzystów. Jednak prawda jest taka, że jestem tak samo często rowerzystą, jak i kierowcą czy pieszym, korzystam też we Wro z komunikacji publicznej. Jednak jeśli faktycznie ulica Świdnicka miałaby być reprezentacyjną ulicą, tworzącą pewien monolit z Rynkiem, to faktycznie jej uspokojenie byłoby świetnym krokiem w tym kierunku. Zdecydowanie popieram pomysł poprawy komfortu pasażerów komunikacji miejskiej. Jeśli chodzi zaś o rowerzystów to życzę sobie jedynie, aby nie popełnić podobnego błędu, jak na ul. Krupniczej. Świdnicka ma bardzo duży potencjał dla ruchu rowerowego, jednak bez zupełnie odseparowanych dróg rowerowych nigdy nie będzie tam dostatecznie bezpiecznie. Także naprawdę warto o tym pomyśleć. Myślę, że ze spowolnionego ruchu samochodowego mogliby skorzystać nie tylko mieszkańcy Wrocławia, ale również turyści, którzy tak licznie spacerują tą ulicą.

Hasła: priorytet dla komunikacji publicznej, pasy rowerowe.

30|

Przede wszystkim, chcę zaznaczyć, że popieram pomysł budowy na Świdnickiej przystanków wiedeńskich. Sytuacja, w której trzeba się wspinać do tramwaju, jest niedopuszczalna. Uważam jednak, że zmiany powinny iść dalej. Świdnicka może być najbardziej reprezentacyjną ulicą we Wrocławiu, jednak by do tego doprowadzić, należy wprowadzić szereg usprawnień w przestrzeni czy też w cyklach świetlnych, mianowicie: 1. Remont torowiska na całej długości ulicy. 2. Dostosowanie przystanków wiedeńskich do ruchu autobusów. 3. Zieleń – nasadzenia drzew np. w okolicy kawiarni Borówka. 4. Budowa bezpiecznych, wydzielonych tras dla rowerów na całej długości ulicy oraz na ul. Bożego Ciała i Widok. 5. Usprawnienie ruchu tramwajowego na trasie z Krzyków do centrum (zielona fala, więcej kursów). 6. Likwidacja świateł dla pieszych przy kawiarni Borówka i budowa wyniesionego przejścia dla pieszych. 7. Wyniesienie przejścia dla pieszych między Operą a Hotelem Monopol. Utworzenie i wyniesienie przejścia przez Świdnicką na wysokości głównego wejścia do Opery. 8. Likwidacja świateł na wjazdach na plac Kościuszki (pozostawienie tylko tych w części centralnej placu). 9. Wydzielenie BUS-pasa na ul. Podwale. Zmiany muszą być kompleksowe i dobrze przygotowane. Tylko wtedy zostaną przez mieszkańców odebrane pozytywnie i przyniosą realną poprawę komfortu poruszania się po Wrocławiu.

Hasła: przystanek wiedeński, szczegółowa propozycja zmian.

31|

Przystanek powinien być podwyższony (przystanek wiedeński) i lepiej oznaczony. Wielu ludzi nie wie, że przystanek jest podwójny i tramwaje stojące na wysokości przejścia dla pieszych też jest strefą wsiadania/wysiadania. Należy też połączyć przystanek autobusowy z tramwajowym, gdyż wygodna przesiadka, ze względu na dużą odległość między przystankami, pomiędzy którymi znajdują się jeszcze przejścia dla pieszych, jest bardzo utrudniona.

Hasła: **przystanek wiedeński, połączenie przystanku autobusowego z tramwajowym.**

32|

Jeżeli miasto ma się stać bardziej przyjazne ludziom, to trzeba zmniejszyć hałas i ilość spalin. Doskonała po temu okazja to radykalne przyspieszenie tramwajów, które dziś pod Arkadami stoją, bo wszystko jest ustawione pod samochody, co zachęca jeszcze większą liczbę kierowców do przejazdu tamtędy i generuje jeszcze większe korki. Idealnym rozwiązaniem byłoby zrobienie jednego pasa samochodowego od kościoła Bożego Ciała aż do estakady kolejowej, a na odcinku od fosy do Piłsudskiego tramwaj mógłby jechać przy krawężniku, a samochody po swoim pasie w środku drogi. Wówczas jest możliwe także puszczenie autobusów po torach tramwajowych. Na odzyskanej przestrzeni od Piłsudskiego do estakady posadzić szpaler drzew i poszerzyć chodnik. Można wówczas też rozważyć sprzedaż pod budynek działki, która obecnie jest zieleńcem przylegającym do Capitolu.

Hasła: **jeden pas ruchu, priorytet dla komunikacji publicznej, szczegółowa propozycja zmian.**

33|

To jest ściśle centrum miasta i ulice dla samochodów powinny mieć po jednym pasie, a pozostałą przestrzeń należy przeznaczyć dla rowerzystów, pieszych, buspasy i tory tramwajowe. Chodniki powinny być szersze.

Hasła: **jeden pas ruchu, priorytet dla pieszych, rowerzystów, komunikacji publicznej.**

34|

Powinno się zwęzić jezdnię ul. Świdnickiej na odcinku do ul. Piłsudskiego do jednego pasa ruchu, przebudować torowisko tak, by wyznaczyć na nim buspas i stworzyć przystanki tramwajowe tzw. wyspowe. Alternatywą mogłaby być przebudowa torowiska tak, aby wsiadało się z poziomu chodnika, bez potrzeby przechodzenia przez jezdnię, a samą jezdnię zwęzić do jednego pasa ruchu w każdą stronę i umieścić centralnie, w miejsce torowiska.

Hasła: **jeden pas ruchu, wydzielone torowisko, przystanek wyspowy lub tory dosunięte do chodnika.**

35|

Na pewno potrzebne jest wyniesienie przystanków Arkady na model przystanków wiedeńskich. Warto się również zastanowić nad zwężeniem jezdni do jednego pasa w każdym kierunku, a zyskaną przestrzeń przeznaczyć dla rowerzystów i pieszych. Taki zabieg pomógłby również uspokoić ruch samochodowy w kierunku centrum. Równocześnie należałoby dać samochodom alternatywę w postaci ulicy przebiegiem Śródmiejskiej Trasy Południowej.

Hasła: **przystanek wiedeński, jeden pas ruchu, priorytet dla rowerzystów i pieszych, Śródmiejska Trasa Południowa.**

36|

Niezależnie od innych rozwiązań proponuję utrzymanie dwóch pasów ruchu dla samochodów w kierunku Podwala/Opéry. Należy jednak wydłużyć czas trwania zielonego światła dla samochodów opuszczających obszar przystanku (skrzyżowanie z Podwalem). Umożliwi to samochodom zjazd z obszaru przystanku przed wjazdem tramwaju. Przystanek może być typu "wiedeńskiego" – wyniesiony, z tym że najazdy powinny być znacznie bardziej łagodne niż w innych tego typu realizacjach – przyspieszy zjazd z przystanku. Należy zadbać o to, żeby korzystać z niego mogły również autobusy (w razie konieczności). W przypadku braku wystarczającej szerokości jezdni – można lekko zwęzić chodnik, który jest wystarczająco szeroki w tym miejscu. Trzeba w każdym przypadku zadbać o to, żeby rowerzyści nie korzystali z chodnika, co teraz jest nagminne i niebezpieczne (może postawić jakieś słupki).

Hasła: dwa pasy ruchu w kierunku pñ., przystanek wiedeński – również dla autobusu; z łagodniejszym najazdem, rowery nie na chodniku.

37|

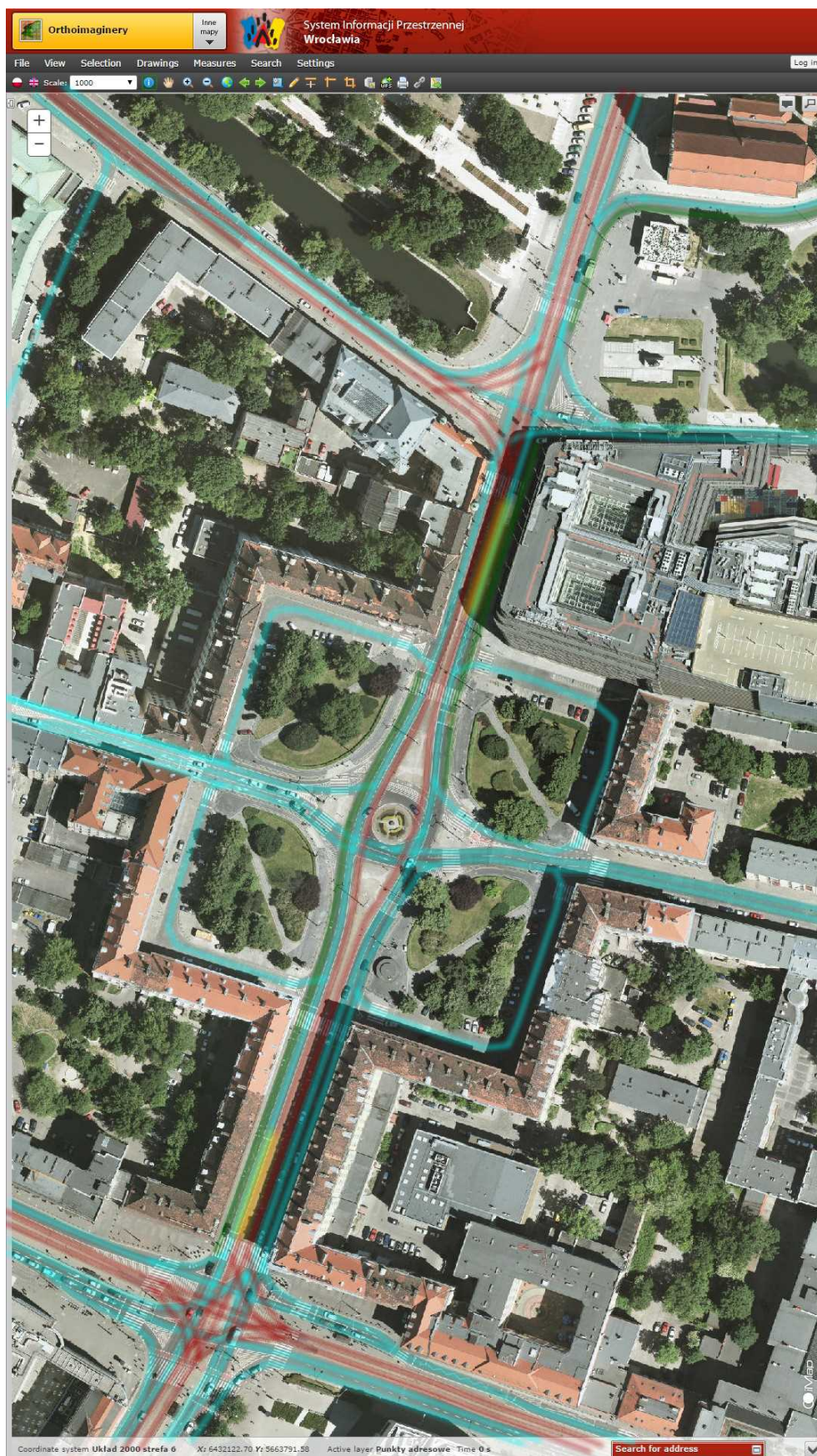
Najprościej wynieść jak w przystanku wiedeńskim, tylko na obu pasach ruchu. Nie utrudni to życia kierowcom, a ułatwi pasażerom. Będzie szeroki przystanek wiedeński. Uspokoimy przy okazji ruch w centrum, więc zmniejszymy poziom hałasu. Autobusy powinny jechać po torowisku i mieć z tramwajami wspólny przystanek, ewentualnie zatrzymywać się wcześniej, tak jak obecnie.

Hasła: przystanek wiedeński na dwa pasy; również dla autobusu, buspas na torowisku.

38|

Proponuję: zwężenie ul. Świdnickiej do jednego pasa ruchu dla samochodów, z zachowaniem obydwu pasów w kierunku północnym na odcinku od ul. Piłsudskiego do ul. Kościuszki (nakaz skrętu z prawego pasa z Kościuszki); (na rysunku zazaczyłem również zwężenie ul. Bożego Ciała i ul. Widok, jednak jeśli będzie taka potrzeba jezdni może tam mieć dalej dwa pasy dla samochodów); wydzielenie w całości torowiska tramwajowego; wykorzystanie pozostałego miejsca na poszerzenie chodników i dopuszczenie na nich ruchu rowerowego; utworzenie dwóch przystanków wiedeńskich: Arkady (Capitol) w kierunku południowym i Renoma w kierunku północnym; zezwolenie autobusom linii A, D, 106, 148, 149 i nocnych na korzystanie z torowisk i przystanków tramwajowych w tym rejonie; usunięcie sygnalizacji świetlnych, które okażą się zbędne przy uspokojonym ruchu i zmianę programu pozostałych celem zmniejszenia czasu oczekiwania, w szczególności tramwajów.

Dołączam rysunek, na którym na niebiesko zazaczyłem pasy ruchu samochodów, czerwonym torowiska tramwajowe z dopuszczonym ruchem autobusów, na żółto przystanki wiedeńskie i na zielono miejsca, gdzie prawdopodobnie można poszerzyć chodniki. Jako podkład wykorzystałem Orotfotomapę 2015.



Hasła: **szczegółowa propozycja zmian.**

39|

Na przystanku Świdnicka – Arkady dla tramwajów w kierunku Krzyków oraz Świdnicka – Renoma dla tramwajów w kierunku pl. Teatralnego oraz w kierunku Podwala koniecznie wyższe przystanki albo wyższe wiedeńskie albo wyspowe; dużo starszych osób, w pobliżu wiele sklepów, ale przede wszystkim Urzędów: Miejski, Skarbowy, Sądy.

Hasła: **przystanek wiedeński lub wyspowy.**

40|

Nie tylko starsze osoby. Kobiety w ciąży także mają problem, aby wsiąść do tramwaju.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – przystanki.**

41|

Codziennie rano i po pracy „wieszam psy” na Prezydencie miasta za to, jak bezmyślnie pogorszył moje i innych pasażerów bezpieczeństwo na przystanku „Świdnicka”, aby zrealizować swoją idee fixe. Proponuję Prezydenta ukarać i ponownie otworzyć bezkolizyjne zejścia z peronów do przejścia podziemnego – inne rozwiązania nie przyniosą oczekiwanego skutku i będą dalszym marnotrawieniem pieniędzy. Tak dużo pieniędzy wspólnych przeznaczono na te remonty, że dodatkowe kilka milionów nas nie zbawi. W przejściu można zorganizować biuro Prezydenta służące do spotkań z mieszkańcami miasta – bo ostatnio twierdzi, że jest otwarty na takie spotkania.

Uwaga wykracza poza zakres konsultacji.

42|

Propozycje: *Na odcinku ulicy Świdnickiej od wyspy centralnej Placu Kościuszki do ulicy Widok w pełni wydzielić pas rowerowy. Obecne rozwiązanie z „sierżantami” wyklucza osoby starsze, osoby z dziećmi i osoby bez prawa jazdy: wielu rowerzystów nadal jeździ na tym odcinku po chodniku (ze strachu przed samochodami). *Przeniesienie przystanku linii 6, 7 przy DH Podwale z ulicy Podwale na ulicę Świdnicką, dzięki temu będzie można wsiąść w 17 jadącą od Opery. *Przystanek (przystanki) na wysokości DH Renoma powinny mieć peron umożliwiające wsiadanie osobom starszym, osobom z dziećmi i z wózkami oraz – w szczególności – osobom na wózkach inwalidzkich. Jest to centrum miasta, w pobliżu znajdują się ważne ciągi piesze, duże generatory ruchu (domy handlowe, kościół, opera, siedziby banków, duża ilość sklepów, plac Wolności, Narodowe Forum Muzyki, itd.). Np. antyzatoka, przystanek wiedeński lub zwykły przystanek na wyspie. Należy jednak wziąć pod uwagę duży ruch rowerowy z południa miasta, który jeszcze wzrośnie, jeśli jeżdżenie rowerem stanie się tutaj subiektywnie „bezpieczniejsze”.

Hasła: **szczegółowa propozycja zmian.**

43|

Przystanki są za bardzo rozproszone od siebie, byłoby idealnie, gdyby były obok siebie, aby przyjezdni też wiedzieli, gdzie się przenieść, żeby jechać tą samą linią, ale w przeciwnym kierunku. Ze względu na ograniczenie miejsca, żeby zrobić przystanki tramwajowe i autobusowe obok siebie można je jakoś wizualnie wyróżnić, szczególnie w miejscu gdzie są przystanki wiedeńskie, gdzie kierowcy ignorują ich istnienie i wjeżdżają wprost pod stopy. A propos przystanku Świdnicka na Kazimierza Wielkiego, ciężko się domyślić, na której stronie zatrzyma się tramwaj: przed czy za przejściem dla pieszych.

Hasła: **połączyć przystanki fizycznie lub wizualnie.**

44|

Proponuję przybliżyć tramwaj, autobus w stronę chodnika i przystanków, a potem wstawić osobny pas dla rowerów i jeden pas dla samochodów na całej długości Świdnickiej od Piłsudskiego.

Hasła: **tory dosunięte do chodnika, pasy rowerowe, jeden pas ruchu.**

45|

Chciałam zgłosić uwagę związaną z obecnością na przystanku Arkady (Capitol) (1020070) w porannym szczycie osób rozdających gazety. Stają oni przed przejściem dla pieszych i blokują przejście, które jest w tym miejscu bardzo wąskie. Proponuję, aby osoby te stały po drugiej stronie ulicy, a nie w obrębie przystanku tramwajowego.

Hasła: **ocena negatywna stanu obecnego – osoby rozdające gazety.**

46|

Koncepcja zmian w imieniu stowarzyszenia Wrocław Miasto dla Ludzi.

1. Budowa ułatwiających wsiadanie przystanków wiedeńskich ułatwiających wsiadanie do tramwaju. 2. Budowa podobnych przystanków na przystanku Arkady w kierunku południowym. Najlepiej jakby autobusy mogły również skorzystać z wiedeńskiego, dlatego trzeba rozważyć przeniesienie torowiska na stronę zachodnią. 3. Jeśli ma być wydzielanie fragmentu torowiska na ulicy Świdnickiej od Podwala do Ronda Solidarności Walczącej to trzeba zadać sobie pytanie czy nie powinny z niego skorzystać autobusy i jak rozwiązać sprawę wjazdu samochodów z Podwala? Przy obecnych dwóch pasach to się nie sprawdzi, gdyż samochody zablokują torowisko. Dlatego należy zadziałać jeszcze wcześniej i wewnętrzny pas (najbliżej Renomy) przekształcić w buspas (od przejścia za przystankiem do skrzyżowania), by autobusy A, D miały możliwość skorzystania z wydzielania. Nie można również działać punktowo – trzeba kompleksowo i skoro tutaj wydzielamy, to rozważyć wydzielanie na Podwalu od Kołłątaja do Renomy (zyskają dodatkowo linie 106 – priorytet i szybszy dojazd na lotnisko, 148, 149), gdyż to jest newralgiczny fragment, na którym tracą one wiele czasu (dalej w stronę Świebodzkiego sytuacja nie jest taka zła). Jednocześnie by zrekompensować kierowcom utratę jednego pasa i „medialnie zadbać o nich” po awanturze o wydzielanie torowiska na Traugutta i zamienić starą głośną kostkę na asfalt. Wymiana powinna kosztować około 2–3 mln zł patrząc na wycenę do WBO 2016 remontu nawierzchni na ul. Stawowej. Zyskaliby również okoliczni mieszkańcy – mniej hałasu, drgań, itd. 4. Kolejnym ukłonem w stronę kierowców, ale i pieszych będzie likwidacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z Bożego Ciała z budową wyspowego przejścia – jak 100 m dalej koło Placu Teatralnego. 5. Należy cofnąć wystający krawężnik na zachodnim fragmencie skrzyżowania – Podwale/Świdnicka koło sklepu Hebe, gdyż autobusy nie mogą się minąć ze skręcającym tramwajem, przez to w czasie jednego cyklu może przejechać tylko jeden pojazd, a nie dwa (np. jeśli za autobusem jedzie drugi lub tramwaj). 6. Należy faktycznie włączyć system sterowania ruchem – obecne są sztywne cykle – by, jeśli tramwaj dojeżdża do światła, za którymi jest przystanek, jemu nadać priorytet i wstrzymać ruch samochodowy.

Hasła: **szczegółowa propozycja zmian.**

47|

Z przeprowadzonych badań wyraźnie wynika, że większość osób podróżujących ulicą Świdnicką stanowią pasażerowie komunikacji miejskiej. Biorąc to pod uwagę i uwzględniając fakt, że przepustowość ulic należy liczyć dla osób, a nie pojazdów uważam, że konieczna jest poprawa warunków korzystania z tramwajów i autobusów w tym miejscu. Proponuję budowę przystanków wiedeńskich przy przystankach Arkady i Renoma oraz zabranie jednego pasa ruchu dla samochodów. Uzyskaną w ten sposób przestrzeń przeznaczyłbym na budowę bezpiecznej, szerokiej i oddzielonej od ruchu samochodowego trasy rowerowej. Pragnę bowiem zauważyć, że w ciągu ostatnich 5 lat ruch rowerowy na ulicy Świdnickiej zdecydowanie wzrósł i wszystko wskazuje na to, że w przyszłości liczba rowerzystów będzie jeszcze większa. Mimo to cykliści muszą poruszać się jezdnią razem z samochodami. Co więcej, nie na całej długości tej ulicy wyznaczony został dla nich pas rowerowy.

Hasła: priorytet dla komunikacji publicznej oraz rowerowej, przystanek wiedeński, jeden pas ruchu, pasy rowerowe.

48|

Wg mnie w tym miejscu powinien być zlokalizowany przystanek dochodzony z chodnika dla torowiska prowadzonego przy krawędzi chodnika. Ruch samochodów mógłby się odbywać bez przeszkód i zatorów, pasem równoległym.

Hasła: tory dosunięte do chodnika, jeden pas ruchu.

49|

Trzeba dostosować poziom komfortu użytkowania dla tej grupy użytkowników, która jest dominującą i najbardziej pożądaną w centrum miasta. Mam tu na myśli grupę użytkowników transportu niesamochodowego i promowania mobilności zrównoważonej w mieście.

Hasła: priorytet dla komunikacji publicznej, pieszej oraz rowerowej.

50|

Uważam, że w omawianym rejonie miasta ruch samochodowy jest zbyt duży. Powoduje to hałas, spaliny oraz korki w których stoją autobusy. Ponadto samochody stwarzają realne zagrożenie dla pieszych i rowerzystów. Istniejąca infrastruktura rowerowa poprawiła bezpieczeństwo rowerzystów. Mimo to wielu kierowców ignoruje oznakowanie poziome i pionowe stwarzając zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Moim zdaniem konieczne jest rozwijanie infrastruktury rowerowej, poprawa bezpieczeństwa i wygody pieszych oraz pasażerów komunikacji publicznej, np. poprzez budowę przystanków wiedeńskich. Ponadto należy, tam gdzie jest to możliwe, sadzić drzewa oraz krzewy. Kluczową kwestią wydaje mi się także ograniczenie ruchu samochodowego: wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km, likwidowanie miejsc parkingowych na chodnikach poprzez bariery fizyczne lub zieleni, a najlepiej zakaz wjazdu dla pojazdów wysokoemisyjnych.

Hasła: ocena negatywna stanu obecnego – zbyt duży ruch samochodowy, przystanek wiedeński, ograniczenie ruchu samochodowego, zieleni.

51|

Na Świdnickiej mamy do czynienia z bardzo dużą liczbą użytkowników komunikacji zbiorowej i pieszymi; to ta grupa powinna mieć priorytet przy tworzeniu i poprawie warunków funkcjonowania.

Hasła: **priorytet dla komunikacji publicznej i pieszych.**

52|

W nawiązaniu do artykułu "Przystanki na Świdnickiej do przebudowy. Ale jak?" z Gazety Wrocławskiej (23.22.2016 r.) chciałbym poprzeć przebudowę przystanku w tym miejscu. Najlepsze byłoby zbudowanie tam peronu i odsunięcie jezdni w miejsce chodnika, jednak jeśli nie będzie to możliwe z powodu przepisów o projektowaniu dróg – wówczas w tym miejscu powinien powstać przystanek wiedeński. Ponadto chciałbym zaproponować przesunięcie przystanku dla A i D w stronę Galerii Dominikańskiej bliżej skrzyżowania z ul. Piłsudskiego. Nie ma przeszkód, by znajdował się on tuż za pasami po północnej stronie Piłsudskiego.

Hasła: **przystanek wyspowy, przystanek wiedeński, przesunięcie przystanku linii A i D.**

WNIOSKI

1. W uwagach dokonano **negatywnej oceny stanu obecnego** (12 uwag). Dotyczyły one przede wszystkim **braku komfortu w korzystaniu z istniejących przystanków** (4) oraz **długiego czasu przejazdu przez pl. Kościuszki** (3). Krytycznie wypowiadano się również na temat **systemu komunikacji** w tym miejscu, **zbyt dużego ruchu samochodowego**, **sygnalizacji świetlnej**, a także **braku dobrej infrastruktury rowerowej**. Poruszano także takie kwestie jak: **zachowanie motorniczych**, **brud i nieporządek na przystankach** czy **kolizja pasażerów z osobami rozdającymi bezpłatne gazety**.
2. Wskazywano kierunki zmian, które powinny zakładać nadanie **priorytetu dla komunikacji publicznej** (7), a także **pieszej** (4) i **rowerowej** (4). Wprost wypowiedziano się na temat **ograniczenia ruchu samochodowego** (2). W związku z tym zaproponowano wyznaczenie po **jednym pasie ruchu w każdą stronę** (10) oraz **wydzielenie torowiska** (4), z drugiej strony wskazywano potrzebę **zachowania dwóch pasów ruchu w obu kierunkach** (2) lub tylko **w kierunku północnym**. Jedna z uwag zawierała propozycję przebudowy pl. Kościuszki na wzór **Ronda Reagana**.
3. W kwestii przystanków najczęściej jako optymalne rozwiązanie w obu konsultowanych przypadkach wskazywano **przystanek wiedeński** (17), **również dla autobusu** (2). Ponadto zaproponowano wykonanie **łagodniejszych najazdów**, niż przy już istniejących na terenie miasta, a nawet stworzenie **przystanku wiedeńskiego o szerokości dwóch pasów**. Jako wariantowe rozwiązanie zaproponowano **przystanek wyspowy** (3) albo **dosunięcie torów do chodnika** (3). Z drugiej strony w trzech uwagach odniesiono się **negatywnie do rozwiązania typu wiedeńskiego** (3).
4. W uwagach jednostkowo podawano inne propozycje dotyczące przystanków. Wskazywano, aby **je połączyć nie tylko fizycznie, lecz także wizualnie**, aby zwiększyć widoczność dla pasażerów i kierowców aut. Proponowano **przystanek tramwajowy przy Arkadach od strony wschodniej**, opcjonalnie **na żądanie** oraz **przystanek zintegrowany przy ul. Piłsudskiego**. Ponadto podkreślono potrzebę **połączenia przystanków autobusowych z tramwajowymi** oraz **przesunięcia przystanku linii A i D**.
5. Wskazano, iż decyzje o rodzaju przystanków powinny być powiązane z **rodzajami tramwajów** lub wprost twierdzono, że rozwiązaniem niewygody pasażerów nie jest wznoszenie nowych przystanków, a zakup **tramwajów niskopodłogowych**.

6. Wypowiadano się dość licznie na temat komunikacji rowerowej. Najczęściej proponowano **wyznaczenie pasów rowerowych w obu kierunkach (7)** lub **tylko od południa**. Ponadto podkreślano potrzebę wykonania **szerszych pasów rowerowych**. Dobra infrastruktura rowerowa sprawi bowiem, że **rowerzyści nie będą korzystać z chodników**, jak obecnie. Z drugiej strony w jednej z uwag **sprzeciwiono się wykonaniu pasów rowerowych**.

7. Zwrócono także uwagę, iż w ślad za zmianami organizacji ruchu powinny postępować zmiany polegające na wprowadzaniu na tych odcinkach ul. Świdnickiej **zieleni (2)** – np. drzew lub krzewów.

8. Oprócz powyższych, siedem uwag zawiera **szczegółowe propozycje zmian** (uwaga nr 7, 26, 30, 32, 38, 42, 46), wzbogacone często o rysunki, nie tylko proponujące przystanki wiedeńskie, lecz daleko posunięte zmiany dotyczące komunikacji. Ponadto jedna z uwag zawierała propozycję **nowej organizacji ruchu na pl. Kościuszki (nr 9)**.

9. W jednej z uwag podniesiono także kwestię, iż alternatywą do jazdy przez pl. Kościuszki dla kierowców samochodów byłaby **Śródmiejska Trasa Południowa (nr 35)**.

10. Jedna z uwag **dotyczy ankiety (nr 19)**, a jedna **wykracza poza zakres konsultacji (nr 41)**.

5 | SPOTKANIE KONSULTACYJNE

ZGŁOSZONE UWAGI – REKOMENDACJE UCZESTNIKÓW SPOTKANIA

- Po pierwsze **bardzo się cieszymy**, że w końcu piesi i korzystający z komunikacji miejskiej zostaną dostrzeżeni. Jak widzieliśmy samochody dominują w tej części miasta, a najmniej osób przewożą. Chcieliśmy zgłosić, żeby, po pierwsze, wytyczono **przystanki wiedeńskie** na przystanku przed Renomą i na przystanku Arkady, co będzie ułatwiało wsiadanie. Rozumiemy, że jest tam problem z szerokością między torowiskami, więc torowisko ewentualnie przenieść na stronę zachodnią, żeby **autobusy też korzystały**. Co się wiąże z tym, że należy **wydzielić torowisko** od skrzyżowania z Podwalem, aż w kierunku południowym (...) do ronda Solidarności Walczącej (...). Jeśli to się uda, to nie zapomnijmy, że autobusy i samochody skręcające z Podwala będą blokowały, co się wiąże z tym, że się powinno **wydzielić już buspas w Podwalu (...) od strony wschodniej**. (...) Skorzystają linie A, D, (...) linia 148. Taką rekompensatą mogłoby być **wymienienie starej, ponemieckiej kostki na równy asfalt**. To byłby postulat w kierunku samochodów – owszem zabieramy wam jeden pas ruchu, ale też dbamy (...). Skorzystają też mieszkańcy okoliczni, bo **nie będzie tyle hałasu, drgań**. (...) Nie zapomnijmy, żeby przywrócono skasowany **buspas na odcinku Podwala w stronę ulicy Sądowej i Krupniczej**. Idee przede wszystkim przystanku wiedeńskiego jak najbardziej popieramy.
- Przede wszystkim chciałbym poprosić o to, żeby przesunięto przerywacz na sieci trakcyjnej nad przystankami Arkady (...) w taki sposób, żeby **tramwaje** nie stawały w odległości trzech metrów od siebie, tylko **żeby mogły podjechać na odległość kilkudziesięciu centymetrów**, żeby mogli ludzie się przesiąść z drugiego tramwaju do pierwszego. Bo jadąc w stronę centrum, **to jest bardzo ważny przystanek do przesiadek** (...). W drugą stronę powinniśmy podnieść przystanek, jeżeli chodzi o autobusy i tramwaje (...) po prostu **przystanek wiedeński**.
- Wydaje mi się, że te **przystanki powinny być w jakimś kontekście docelowym**. Mam wrażenie, że **jest konsensus, że te przystanki trzeba poprawić**. Nie chciałbym żebyśmy skupiali się na przystankach – docelowo coś sobie popsuli. Uważam, że **najpierw warto pomówić o szerszym kontekście układu drogowego**. Tak naprawdę **to miejsce jest bramą do ścisłego centrum miasta**. Trzeba by było zastanowić się nad inwestycjami, które trwają, ostatnio zostały skończone, albo niedługo zostaną uruchomione, bo tak naprawdę to, co mamy na przystanku Arkady, **gdybyśmy odwrócili wszystkie przystanki rozwiązujemy wszystkie problemy**, które niestety nam narosły przez to, że poprawiamy istniejący układ przystankowy. Szykowana jest inwestycja z Budżetu Obywatelskiego – pasa rowerowego, która znowu będzie utrzymywała ten układ. Jeżeli spojrzymy na to szerzej, że np. jeden pas samochodowy na północ, to w tym momencie tak naprawdę na Świdnickiej, gdzie mamy trzy pasy, z tego prawoskręt w Piłsudskiego jest praktycznie nieużywany (...), mamy możliwość lepszego wykorzystania tej przestrzeni przed Teatrem

Capitol i zupełnie innego podzielenia ruchu na północ. Dwa, odnośnie do przystanka autobusowego – **torowisko na tym odcinku jest w katastrofalnym stanie**, ono musi iść do przebudowy. I warto byłoby założyć, że to torowisko będzie do jakiegoś stanu doprowadzane docelowo. Mamy tutaj niesymetryczną sytuację chodników (...). Jeżeli byśmy przekładali te wszystkie przystanki, to tak naprawdę tutaj musielibyśmy zrobić **przystanek tramwajowo-autobusowy na północ**, byłoby to najlogiczniejsze, żeby można było się po prostu przesiadać (...). W tym momencie nie mamy tego trochę upośledzonego przystanka wiedeńskiego, który nie jest najwygodniejszy (...). Nie musimy robić przystanku wiedeńskiego, bo możemy zrobić bardzo szeroką, wygodną **wyspę przystankową**. Dlaczego to może być wygodniejsze i lepsze? Z jednego, bardzo ważnego powodu: (...) tworzymy bramę do strefy **Tempo 30**, podobną jak w Poznaniu stworzono, to możemy taką strefę Tempo 30, która ja uważam jest czymś nieodzownym w przyszłości, spokojnie przygotowywać. (...) Można by było przywrócić istniejący wcześniej **buspas**, na wysokości Renomy. Przy Renomie **układ [przystanków], który jest, nie jest idealny, ale lepiej go nie psuć**.

- Chciałbym zacząć od ogromnych wyrazów uznania i wielkich podziękowań, w imieniu naszej organizacji [Akcja Miasto]. Zarówno kieruję to do Biura ds. Partycypacji, do Wydziału Inżynierii Miejskiej, do Biura Rozwoju Wrocławia. **Jest nam niezmiernie miło, że zaprosili państwo wszystkich mieszkańców do rozmowy na tak ważny temat.** Uważamy, że **Świdnicka jako główna brama do centrum miasta na południu, wymaga takiej rozmowy**, a nie odgórznej decyzji, bądź co gorsza braku decyzji i utrzymania status quo. Chciałem zauważyć, że my tak naprawdę upraszczamy sobie myślenie o transporcie, że dzielimy z automatu wszystkich przemieszczających się tą ulicą (...) na grupy (...). To nie jest jedyne możliwe podejście. **Jeśli popatrzeć na ulicę Świdnicką z punktu widzenia: jak najwięcej ludzi przemieścić tą ulicą, to wydaje mi się, że doszliśmy do ściany – ten układ komunikacyjny na więcej nam nie pozwoli.** Gdyby tam zapanował pełen priorytet dla komunikacji zbiorowej (...), to ta **liczba, która dzisiaj wynosi 16.000, jeszcze by wzrosła.** **W tej przestrzeni więcej ludzi samochodami nie jesteśmy w stanie przewieźć**, nie ma najmniejszych szans, bo ta ulica nieustannie jest w półkorku (...). Ale gdyby się okazało, że można coś poprawić dla pieszych, dla rowerzystów i dla pasażerów komunikacji zbiorowej, to jestem przekonany, że te liczby wzrosną, więc będzie to z olbrzymią korzyścią dla mieszkańców. Chciałem, żebyśmy w ten sposób o tym pomyśleli, że **dzisiaj wprowadziliśmy rozmawiamy o dwóch przystankach, ale tak naprawdę dyskusja na temat Świdnickiej może być dla nas dyskusją o całym ciągu Powstańców Śląskich – Świdnicka.** To znaczy, jak poprawić ten ciąg i jakie zmiany dookoła zaproponować, żeby przekaz dla mieszkańców był taki: **my dzisiaj proponujemy dwie nowe wersje dla przystanków, ale oprócz tego cały pakiet zmian po to, żeby jak najwięcej spośród was wrocławianie zachęcić do korzystania ze zrównoważonej mobilności.** Bo to jest jedyna szansa na to, że ta ulica będzie bardziej przepustowa.

- Przeprowadziłem kilka badań. Jeżeli chodzi o **zatrzymanie pojazdów komunikacji miejskiej** w obrębie tego placu nie wynikające z samego przystanku, to jest ponad **63%** pojazdów jeśli chodzi o **tramwaje** i **60%** zatrzymań **autobusów**. Zwróciłem również uwagę na **czas obsługi na przystankach**, który wbrew pozorom, mimo tego, że są to dwa pasy ruchu, ten czas nie jest aż tak duży, biorąc pod uwagę ilość pasażerów – w wypadku przystanku Arkady to jest to średnia 27 sekund, a w przypadku Renomy – 26. Uważam, że **przystanek wiedeński byłby najlepszym rozwiązaniem**. Pomyślałem, żeby również w jakiś sposób podkreślić tą ulicę – mam na myśli oświetlenie ledowe. Można **zwrócić uwagę na walory estetyczne, żeby podkreślić wartość ulicy Świdnickiej** w mieście. Uważam, że **montowanie wyspy przystankowej byłoby dość sporym problemem** również ze względu na to, że teraz dajemy swobodę pasażerom.

- Usłyszeliśmy trzy mocne głosy popierające przystanek wiedeński. Odpowiem prowokacyjnie: myślę, że **rozważamy za mało opcji**. Powinniśmy **spróbować rozwiązań trochę bardziej odważnych**. Przy czym, od razu mówię, ja wcale nie zakładam, że one będą lepsze. Ale po prostu **należy je sprawdzić**. Dlaczego na przykład nie spróbować **układu asymetrycznego**? Kto powiedział, że torowisko musi być w osi jezdni? Nie musi. Jeden tor może pozostać w osi jezdni, drugi może warto przesunąć pod krawężnik. A **może warto pomanipulować niweletą ulicy** i może się wtedy okazać, że niewielkie przesunięcie przystanku wstecz spowoduje nam możliwość takiego wyniesienia niwelety jezdni, że poziom jezdni zrówna się z poziomem chodnika pod Arkadami. W tym momencie ten wąski pasek chodniczka, tam nie będzie schodków już, tylko wciągniemy sobie od razu do powierzchni współpracującej. (...) Może spróbować rozwiązania szwajcarskiego, które polega na tym, że przystanek wiedeński w zasadzie jest realizowany w ten sposób, że nie jezdnia jest wynoszona do poziomu chodnika, tylko **tor tramwajowy zapada się poniżej poziomu jezdni**. Rodzi to oczywiście pewne komplikacje inżynierskie, np. z odwodnieniem, ze sprzątnięciem w okresie zimowym (...), aczkolwiek są to rzeczy w świecie już opanowane i istniejące. **Nie ograniczajmy się sami, sztucznie**. Narysujmy sobie tych wariantów siedem – osiem, trzy się okazać bzdurą od razu, ale nad resztą może będzie warto popracować.

- **Wypowiem się jako kierowca samochodu**, często mi się zdarza tamtędy jeździć (...) w obie strony. **Na placu Kościuszki z prawego pasa wszystkie auta skręcają jadąc z południa na północ w ulicę Kościuszki**. No może nie wszystkie, ale większość. Więc de facto zabranie jednego pasa pod Renomą, moim zdaniem, nie będzie jakoś dużego, negatywnego wpływu. W drugą stronę, na odcinku między placem Kościuszki a ulicą Piłsudskiego **ruch rowerowy, szczególnie w sezonie, jest na tyle duży, że na każdym cyklu świetlnym przejeżdża jeden lub kilku rowerzystów, a to powoduje, że auta, które jadą w stronę Krzyków nie jadą tym pasem**, ponieważ nie ma tam na tyle miejsca, żeby wyprzedzić rowerzystę, a to dlatego, że rowerzyści nie jadą przy samej krawędzi. **W tą stronę też mi się wydaje, że to niewiele zmieni w stosunku do obecnej sytuacji**. To jest moje zdanie jako kierowcy, który tamtędy jeździ.

- Wszyscy znamy sprawę, jaka była awantura po wydzieleniu torowiska na ulicy Traugutta. To pokazuje, że **trzeba wydzielać, ale w dobrym okresie** – nie na początku września, ale w wakacje, jeśli ruchu nie ma. Trzeba wiedzieć, jak to umieć sprzedać, bo to też o to chodzi. Nam zależy na tym, żeby wspierać zrównoważony transport, ale trzeba mieć do tego argumenty, żeby innym w tym (...) coś zrekompensować. (...) **Likwidacja świateł przy Bożego Ciała**. To jest moim zdaniem bez sensu, wystarczy zrobić taką „hopkę” przez przejście dla pieszych, tak jak jest 100 metrów dalej. Argument – likwidujemy bezsensowne światła dla samochodów. Warto się nad tym zastanowić.

- Jak mieliśmy remont ulicy Krupniczej, były plany przebudowy Podwala i Sądowej i wtedy na Sądowej była propozycja, aby powstało **wyniesione przejście dla pieszych** pod przychodnią. Do tej przychodni chodzi mnóstwo starszych osób i dzisiaj często są tam potrącenia. **Boję się, że ta Sądowa nie jest najlepszym miejscem na zwiększenie ruchu**, szczególnie a propos tego niewydzielonego na południe torowiska. (...) Patrząc szerzej na przebudowę Krupniczej, zawsze mnie zastanawiało, dlaczego podczas tej przebudowy, gdzieś na wysokości Zaporoskiej, nie pojawiły się pierwsze **tablice kierunkowe**: jeżeli jedziesz na północ Wrocławia, to skręć w Zaporoską, bo ten fragment Śródmiejskiej Trasy Południowej, w cudzysłowie, mamy istniejący. Później można skręcić w Kolejową, mnóstwo ulic, i tak naprawdę objechać całe centrum miasta. Można by było to zrobić dzisiaj, dzięki czemu już byśmy przekonali kierowców, że jeśli nie chcesz co chwilę stać na światłach w centrum, to możesz skręcić dużo, dużo wcześniej, my ci nic nie każemy, tak naprawdę dostajesz marchewkę – spróbuj, zobacz, może się okaże, że tak. **Mnóstwo jest takich kierowców, którzy kompletnie nie korzystają z Google Maps**, nie korzystają z żadnych nawigacji, **jeżdżą tak, jak jeździli od 20, 30 lat** i zawsze pchają się np. w Powstańców do centrum miasta, mimo tego, że np. na Sudeckiej, na równoległym odcinku, nie ma żadnych świateł i spokojnie mogliby sobie jeździć bez żadnych korków. (...) **Tak naprawdę tu nie chodzi o przepustowość, tu chodzi tylko wyłącznie o psychologię kierowcy**. Bo kierowca na Traugutta wcale nie ma w tej chwili dużo gorzej, niż miał wcześniej, tylko że kierowca jest niestety zazwyczaj tak wymagający, że jeżeli on stoi powyżej 40 sekund na czerwonym świetle, to jest wściekły. Pieszy zazwyczaj stoi powyżej 40 sekund na czerwonym świetle i się po prostu do tego przyzwyczaił. (...) Kierowcy są w stanie zauważyć pewne rzeczy, tylko trzeba im to pokazać. **Plac Kościuszki**, jeśli mamy prawoskręt w Kościuszki, marchewką dla kierowców byłoby powiedzenie, że wprowadzamy tam coś na kształt **ronda turbinowego**.

- **To jest prosta zmiana bardzo potrzebna Wrocławowi**. W 100% popieramy takie zmiany pod warunkiem, że spróbujemy **wprowadzić kompleksowe zmiany na całym ciągu**. Moim zdaniem dzisiaj ulica Powstańców Śląskich tramwajowo wciąż ma potencjał do poprawy, tam są skrzyżowania, gdzie tramwaje trochę czasu tracą. W konsekwencji dzieje się tak, że dla wielu mieszkańców optymalnym środkiem transportu jest samochód. Jeśli jesteśmy w takich warunkach, to potem trudno tłumaczyć mieszkańcom, że zabieramy pas, żeby zrobić wygodniejszy przystanek. **Jeśli potrafimy ich argumentami przekonać do tego, że zmiany będą obejmowały całą ulicę, w konsekwencji tramwaj pojedzie szybciej i to tramwaj stanie się wygodniejszym środkiem transportu**, co z punktu widzenia miasta jest

oczywiście korzystniejsze, bo łatwiej tak transportem zarządzać, jeśli ludzie jeżdżą tramwajami, **to moim zdaniem coś takiego całkowicie kończy dyskusję.** (...) My oczywiście państwa do tego sposobu myślenia i do takich decyzji bardzo gorąco zachęcamy, bo (...) **naszym zdaniem to jest jedyna droga do normalności transportowej,** do wygody, do przewiezienia ulicą Powstańców Śląskich i Świdnicką większej liczby mieszkańców. (...) Warto te zmiany przemyśleć, zrealizować i przedstawić w taki sposób, żeby maksymalnie przyspieszyć tramwaje i właśnie to akcentować. Jeśli zapadnie decyzja, że zdecyduje się Magistrat na budowę przystanków wiedeńskich, co ma swoje konsekwencje, to **naszym zdaniem, to powinno iść w kierunku przedstawienia tego jako poprawy komunikacyjnej całego ciągu i przyspieszenia transportu zbiorowego, a nie dyskusji na temat komu zabieramy,** bo zysk jaki będziemy mieli dla 11.000 ludzi, a potencjalnie jeszcze więcej, jest kompletnie niewspółmierny, jest dużo większy niż to, co tracą 2000 dzisiaj.

- Bardzo dziękuję za konsultacje. **Jestem bardzo zadowolony, że możemy rozmawiać o placu Kościuszki i o centrum miasta w taki sposób.** Robimy dużo rzeczy, urząd robi dużo rzeczy dla rowerzystów, a też dla pozostałych uczestników ruchu. Ja mam taką propozycję, żebyśmy nie marnowali tych pieniędzy, które już włożyliśmy i jeszcze będziemy wkładać, zamienili te 2400 i te 250 ze sobą. **Zróbmy tak na placu, żebyśmy za kilka lat mieli 2400 rowerzystów na godzinę i tylko 250 kierowców samochodów.** To jest możliwe w Europie, dlaczego nie we Wrocławiu, skoro to też jest europejskie miasto. (...) To jest główny ciąg rowerowy. Jeżeli przyjeżdża ktoś do nas spoza Wrocławia, jakiś gość i chcemy mu pokazać, że to jest miasto rowerowe, no to go zabieramy na Powstańców. I pokazujemy, zwłaszcza o 8, 9, albo popołudniu, jak tam suniemy. I wszyscy mówią: wow, macie Kopenhagę tutaj! (...) Ale jeśli teraz pojedą państwo jesienią, albo gdziekolwiek, to ta infrastruktura nie jest wykorzystywana. (...) Gdzie są ci rowerzyści? Oni są w samochodzie, albo są w tramwaju, albo w autobusie. **Co trzeba zrobić, aby osoby o takiej porze albo w takim dniu jak dzisiaj zostali na tych rowerach? Trzeba poprawić infrastrukturę.** Na placu Kościuszki niestety jest kiepsko cały czas. Zrobiliśmy bardzo dużo dla rowerzystów na tej trasie, (...) natomiast dojeżdżamy do placu Kościuszki i jest problem. **Jestem za tym, żebyśmy zabrali pas dla samochodów, bo dzięki temu stworzymy pas dla rowerów.** Mam nadzieję, że on nie będzie miał 1,5 metra, ale będzie troszeczkę szerszy. Dzięki temu nie będziemy mieć kompletnie rowerzystów na chodnikach (...). Druga sprawa, to **kwestia ulicy Widok.** Mam nadzieję, że jeżeli zabierzemy ten pas na placu Kościuszki, to równie dobrze będziemy mogli poprowadzić ten pas rowerowy, czy w końcu przy inwestycjach większych wprowadzić tam drogę dla rowerów, aż do centrum. **Trzymam kciuki za zabranie.**
- A propos rowerzystów. Podczas swojej analizy zauważyłem jeden problem: jeżeli chodzi o plac Kościuszki, to tutaj **sygnalizacja wzbudzana dla rowerów nie działa,** działa nieprawidłowo. **Ruch pieszych jest nierównomierny** jeżeli chodzi o dwie strony. Zdecydowanie mniej osób przechodzi po stronie zachodniej, niż po wschodniej. **Różnica jest trzykrotna.** Propozycja **przeniesienia torów bliżej chodnika** jest o tyle dobra, że patrząc pod to na ruch z tej strony, ponieważ sygnalizacja świetlna pozwala na to, że względu na to, że potoki samochodów zatrzymują się w tym miejscu i dopiero później

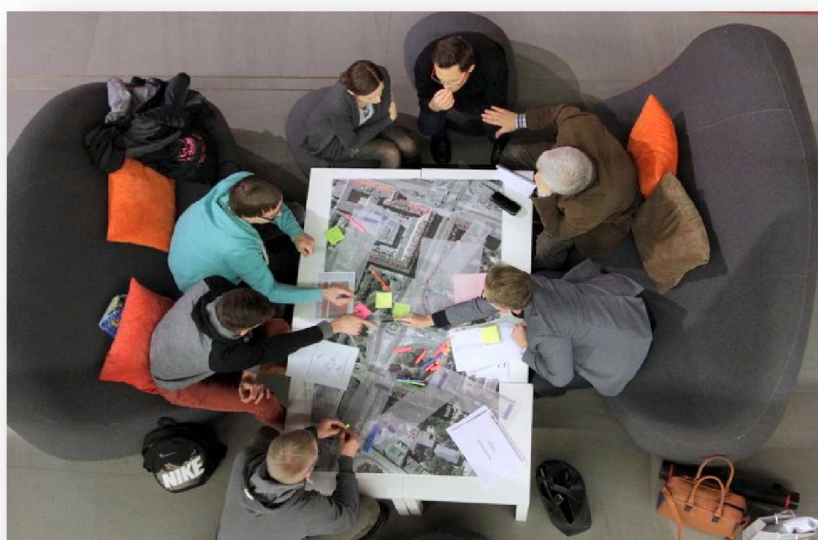
przejeżdża tramwaj, więc nie mamy dużych problemów ze zmianą organizacji ruchu i wpływu zmian sygnalizacji świetlnej na ruch. Jednakże problem pojawiłby się tutaj w momencie, w którym tramwaj znalazłby się po prawej skrajnej stronie drogi i musiał przejechać przez dwa pasy ruchu, dojechać tutaj. Cała masa różnych elementów bezpieczeństwa, czasów międzyzielonych, itd., wpłynęłaby katastrofalnie, moim zdaniem na skrzyżowanie Piłsudskiego / Świdnicka / Powstańców, bo zablokowalibyśmy na okres kilku sekund przejazd dwóch pasów samochodów umożliwiając przejazd tramwajów. Co zdecydowanie odbiłoby się na wszystkich użytkownikach ruchu wzdłuż ulicy Piłsudskiego. Jeżeli chodzi o **wydzielenie prawoskrętu** – większość pojazdów, która porusza się tym prawym pasem skręca w prawo. Tylko jeśli byśmy wydzielili ten pas, to trzeba się liczyć z faktem, że wtedy działanie bezkolizyjnego sygnalizatora osłabiłoby również ruch pieszych (...). Ze względu na ten nierównomierny ruch (...) wydaje mi się, że usunięcie chodnika pod Arkadami w celu zrobienia przystanku mogłoby być całkiem dobrym rozwiązaniem ze względu na to, że ten ruch pieszych jest w tym miejscu zdecydowanie mniejszy, więc spokojnie piesi poradziłoby sobie pod Arkadami, a mieliby zdecydowaną wygodę jeśli chodzi o dojście do przystanku. (...) Jeśli chodzi o **Renomę**, to może zastosowanie czegoś w rodzaju poprzecznego uskoku. Jeśli nie jesteśmy w stanie wydzielić dwóch pasów na podniesieniu, może jest szansa (...), że ten skrajny lewy też się wtedy zmieści. Żeby jeden był podwyższony, a drugi był w poziomie jezdni. Tylko, że wtedy byłby schodek w dół i schodek pod górę. Ja jestem ogólnie rzecz biorąc przeciwnikiem sygnalizacji świetlnej, bo ona w wielu miejscach tylko robi chaos, ale są miejsca, takie jak między innymi to skrzyżowanie (Świdnicka / Widok), gdzie ruch pieszych wzdłuż ulicy Świdnickiej jest dość nierównomierny i powodowałoby to zator samochodów. Jest to centrum miasta, nie mniej jednak, na tak dużą nieregularność ruchu jaka tutaj jest prowadzona wzdłuż ulicy Świdnickiej, **zwykłe przejście dla pieszych nieosygnalizowane powodowałoby katastrofalne w skutkach korki samochodów** na całym tym skrzyżowaniu.

- **Również kibicuję zabraniu pasa ruchu samochodom.** (...) Chciałabym się mocno wypowiedzieć na temat tego, żeby żadnych **chodników nie zwężać absolutnie**, bez względu na to ile osób się po nich porusza, ponieważ im spokojniejsza będzie ta okolica, tym tych pieszych będzie więcej. Jak pojawią się nowe lokale, a jest jeszcze na to potencjał, to tym bardziej będzie ich więcej. Możemy się tylko spodziewać wzrostu. Myślę, że jeżeli wprowadzimy zmianę na przystankach omawianych, to może w takim razie **warto też wydzielić buspas na Podwalu**, bo wygląda na to, że będzie spadek ruchu aut, czyli robi nam się miejsce, żeby bez problemu duża liczba autobusów, która tamtędy jeździ, mogła jeździć po buspasie. A propos rowerów dużym plusem byłoby, żeby **na Bożego Ciała i Widoku też był ten jeden pas mniej dla samochodów**, dzięki czemu zmieści się również infrastruktura dla rowerów. Teraz jeżdżą najodważniejsi razem z samochodami, a jak wiadomo nie wszystkich stać na tą odwagę. Zresztą nie powinniśmy tego wymagać. Powinniśmy mieć taką infrastrukturę, która zapewnia poczucie bezpieczeństwa i każdy może z niej skorzystać, a nie tylko ci, którzy są najodważniejsi. **Bardzo popieram ten kierunek, o którym mówimy i zachęcam do niezejęcia z tej obranej ścieżki.**

- **Gratuluję państwu tego, że się podjęliście zmian, myślę, że to będzie zmiana na lepsze dla wszystkich mieszkańców, tylko zależy mi, zależy nam, na tym, żeby ta zmiana była odpowiednio przedstawiona.** Myślę, że Traugutta i Krupnicza to są lekcje, z których powinniśmy się uczyć i mam nadzieję, że tutaj będzie zarówno akcja informacyjna, jak i odpowiednie komunikaty biura prasowego. (...) To jest ważne, żeby tłumaczyć ludziom po co są te zmiany. Myślę, że tego do tej pory brakowało. Oczywiście zgadzam się, że trasy dla rowerów powinny być wydzielone. **Wydaje mi się, że dla odbioru tego projektu przez mieszkańców byłoby to bardzo ważne, żeby zielen na przykład przy Borówce (...) wróciła.** Przystanki wiedeńskie oczywiście też zmiana na lepsze. (...) **Ważne, żeby spróbować dostosować te przystanki też do ruchu autobusów.** (...) Ważna rzecz, lokalizacja przy Borówce, tam mamy dużo pieszych i wydaje mi się, że naturalną konsekwencją uznania Świdnickiej za ulicę, która zasługuje na rewitalizację, byłoby to, żeby **zlikwidować światła przy Borówce i podnieść to przejście.** Wiem, że tam ten ruch pieszy jest bardzo duży, wypadłoby moim zdaniem zaznaczyć to w taki sposób, żeby nie było takiej przeszkody w postaci światła. Oczywiście przychylam się do postulatu o wyznaczeniu **buspasa na Podwalu** (...). Oczywiście też **Widok**, coś co podnosimy od paru lat, taka nasza koronna propozycja. Warto spróbować też wyznaczyć tam taką porządną trasę rowerową, żeby ci na południu jeszcze nie przekonani do roweru, już nie mieli wymówki. **Trzymam mocno kciuki za państwa i na pewno będziemy mocno wspierać.**
- Zauważyłem, że tak naprawdę **niewiele mówiliśmy o pieszych.** (...) Pojawił się ten głos a propos niewielkiego ruchu pieszych po zachodniej stronie ulicy Świdnickiej. (...) **Ten ruch jest tragicznie upośledzony i nie wolno robić nic przeciwko niemu – odwrotnie należy go jak najbardziej wspierać.** W związku z czym, analiza tego skrzyżowania poprzez przesunięcie torowiska pozwoliłaby na zrobienie tutaj szerszego chodnika, więcej ludzi poszłoby na północ. Ale druga rzecz, która powoduje, że ten ruch po zachodniej stronie jest bardzo mały, jest tak naprawdę to, że **ulica Świdnicka jest barierą wschód – zachód dla wielu pieszych.** Zauważmy, że w odróżnieniu od ulicy Poniatowskiego, a nawet Jedności Narodowej czy Traugutta, tutaj nie da się przejść przez ulicę bez strachu. Oczywiście, że jest to nielegalne, ale wyobraźmy sobie sytuację, gdybyśmy na przykład na odcinku Renomy (...) zamykali za pomocą światła na wysokości Podwala i placu Kościuszki. W momencie kiedy przyjeżdżają tramwaje z północy i południa i robimy po dwóch stronach przystanek. Mielibyśmy wtedy bez szkody dla kierowców (...) **węzeł przesiadkowy** z różnych linii, bo przecież to nie tylko północ – południe, ale na wszystkie strony. Mielibyśmy bardzo dobry węzeł przesiadkowy w wielu kierunkach. I tutaj pojawia mi się jeszcze jeden pomysł. Dlaczego nie zamiast przystanka wiedeńskiego antyzatoka. Najprościej jest ją wytłumaczyć na przykładzie przystanku autobusowego. Przejeżdża nam jeden pas samochodów, później kierowcy mogą się rozdzielić, skręcić w prawo na zasadzie ronda turbinowego, później jadą na północ, przy Renomie znowu mają zwężenie, tak naprawdę ten potok jest na jeden pas, ale później część z nich jedzie do parkingu pod Narodowym Forum Muzyki, a część skręca w prawo. I tak naprawdę nie mają (...) ograniczenia wszędzie, tylko w dużej mierze jest to dla nich wygodniejsze. Z drugiej strony pamiętajmy o tym, że jeżeli naprawdę mocno uspokojimy tą ulicę, to ludzie nam zaczną przelażać na wszystkie strony i nie możemy krzyczeć na to, że piesi sobie przechodzą z jednej na drugą stronę, bo do pewnego momentu możemy tam postawić policję, ale kiedyś jak jakiemuś dziecku się coś stanie, to niestety nie będzie nic dobrego. **My musimy**

doprowadzić do tego, aby ci kierowcy jeździli tam spokojnie, a dużo lepszym rozwiązaniem, od takich punktowych elementów, jest zrobienie tego na przykład poprzez zastosowanie różnych innych elementów. (...) Pomimo, że Świdnicka jest bardzo fajną ulicą, to tutaj już upadają nam wszystkie sklepy. (...) Im więcej ludzi mieszka w Śródmieściu, dobrze się tam czuje, tym jest lepiej dla wszystkich i kierowcy też mają mniejsze korki.

6| WARSZTATY KONSULTACYJNE



WNIOSKI – GRUPA 1

1. Uczestnicy uznali, że najkorzystniejszym rozwiązaniem z punktu widzenia wygody pasażerów jest przebudowa przystanków tramwajowych przy Renomie i Arkadach na **przystanki wiedeńskie – podwójne**.
2. Uczestnicy wskazali, że równocześnie należy zapewnić **pełny priorytet dla tramwaju** w ciągu ulicy Powstańców Śląskich.
3. Uczestnicy określili, iż budowa przystanków wiedeńskich **nie może się wiązać z zawężeniem ciągów pieszych**. Z tego względu, jak również z uwagi na konieczność zachowania odpowiednich parametrów technicznych przystanku wiedeńskiego (odległość od główki szyny do krawędzi przystanku to 0,585m, skrajnia dla ruchu kołowego od główki szyny to 1,25m (minimum 1,0m), szerokość pasa ruchu na przystanku wiedeńskim to minimum 3,5m), uczestnicy zaakceptowali, aby w obrębie przystanku wiedeńskiego **przy Renomie i Arkadach pozostawić jeden pas dla aut**.
4. Uczestnicy stwierdzili, że wprowadzenie przystanków wiedeńskich generuje konsekwencje organizacyjne przede wszystkim na skrzyżowaniu ul. Świdnickiej z ul. Kościuszki – w centralnej części placu. Uczestnicy zaproponowali tu:
 - **konieczność uwzględnienia potrzeb rowerzystów** poprzez stworzenie bezpiecznej „kieszeni” na wlocie ulicy Świdnickiej przed ulicą Kościuszki w kierunku ulicy Podwale;
 - **wyeliminowanie skrętu w lewo** z ulicy Świdnickiej od strony Opery w ulicę Kościuszki;
 - **wprowadzenie buspasa** na Podwalu wzdłuż fosy miejskiej od ulicy Kołłątaja ze służą na wlocie w kierunku Świdnickiej i z dwoma wariantami organizacji ruchu w rejonie skrzyżowania z ulicą Świdnicką do dalszej analizy; wariant pierwszy – prowadzenie skrętu w lewo z ulicy Podwale w ulicę Świdnicką dwoma pasami ruchu (autobus ze służą przy przejściu dla pieszych za ulicą Czystą wyjeżdża pierwszy) i wariant drugi – skręt w lewo z ulicy Podwale w ulicę Świdnicką prowadzony jednym pasem busowym i jednym dla ruchu ogólnego, samochody kierowane są w ulicę Podwale do ulicy Sądowej; w wariacie pierwszym prawy pas ruchu na ulicy Świdnickiej, kierunek do ulicy Piłsudskiego przed ulicą Kościuszki, kierowany byłby tylko w prawo;
 - **prawy pas na ulicy Świdnickiej** przed ulicą Kościuszki, kierunek do Bożego Ciała **przeznaczyć do jazdy tylko w prawo**, gdyż obecnie większość kierowców z tego pasa skręca w prawo.

5. W obrębie przystanku Arkady (Capitol) uczestnicy zaproponowali do dalszej analizy dwa rozwiązania – pierwsze docelowe polegające na **rozsunięciu torowiska** tak, aby z przystanku wiedeńskiego mogły na tych samych zasadach co tramwaj korzystać autobusy i drugie rekomendowane aktualnie do wprowadzenia jako niższe kosztowo: **podniesienie części chodnika na długości przystanku autobusowego** – zgodnie z inspiracją berlińską pokazaną przez dr Igora Gisterka w prezentacji.



6. Uczestnicy uznali, że zmiany związane z przystankami wiedeńskimi są trudniejsze do wprowadzenia na kierunku od centrum na południe, a łatwiejsze na kierunku przeciwnym. Dlatego też powstała sugestia o **etapowaniu zmian i wprowadzenia najpierw przystanku wiedeńskiego Renoma**. Uczestnicy uznali za wskazane, aby równocześnie z przystankiem wiedeńskim przy Renomie powstały elementy zieleni w rejonie kawiarni Borówka.
7. Uczestnicy zwrócili uwagę, że budowa przystanków wiedeńskich równocześnie **uspokoi ruch w tym rejonie centrum**. Umożliwi przy okazji **poprawę warunków dla rowerzystów**, a w przyszłości **rezygnację z sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ulicę Bożego Ciała**.
8. Uczestnicy zasygnalizowali, że przygotowanie inwestycji winno wiązać się z **szeroką akcją informacyjną**.

WNIOSKI – GRUPA 2

1. Najkorzystniejszym rozwiązaniem problemu braku wygody przystanków tramwajowych przy Renomie i Arkadach jest wprowadzenie **przystanków wiedeńskich – podwójnych**. Takie rozwiązanie uspokoi ruch w tym rejonie centrum. Ponadto umożliwi poprawę warunków ruchu dla rowerzystów.
2. Uczestnicy doszli do wniosku, że w obrębie przystanku wiedeńskiego przy Renomie i Arkadach należy **pozostawić jeden pas dla aut**. Jeden z uczestników zgłosił jednak potrzebę rozważenia drugiej opcji dla przystanku Arkady – pozostawienie dwóch pasów dla aut w obrębie przystanku kosztem zawężenia chodnika przy Arkadach.
3. Uczestnicy stwierdzili, że wprowadzenie przystanków wiedeńskich generuje konsekwencje organizacyjne przede wszystkim na skrzyżowaniu ul. Świdnickiej z ul. Kościuszki – w centralnej części placu i to jest miejsce najtrudniejsze do rozwiązania. Uczestnicy zaproponowali tu:
 - **konieczność uwzględnienia potrzeb rowerzystów** poprzez stworzenie bezpiecznej „kieszeni” na obu wlotach Świdnickiej;
 - **pozostawienie możliwości skrętu w lewo** z ul. Świdnickiej w Kościuszki;
 - **wyeliminowanie parkowania po stronie fosy i wprowadzenie buspasa** na Podwalu wzdłuż fosy miejskiej ze służą na wlocie w kierunku Świdnickiej;
 - rozważenie **wprowadzenia łącznika** ul. Powstańców i Ślężnej jako alternatywy dla aut – jako elementu poprzedzającego wprowadzenie ostatecznych zmian na Świdnickiej.
4. W obrębie przystanku Arkady przestrzeń chodnika pomiędzy Arkadami a jezdnią należy traktować jako obszar o funkcji peronowej. Dlatego też dla potrzeb wygodnego korzystania z przystanku dla pasażerów autobusów uczestnicy zaproponowali **podniesienie tej części chodnika** – zgodnie z inspiracją berlińską pokazaną przez dr Igora Gisterka w prezentacji.
5. Uczestnicy uznali, że zmiany związane z przystankami wiedeńskimi są trudniejsze do wprowadzenia na kierunku od centrum na południe, a łatwiejsze na kierunku przeciwnym. Dlatego też powstała sugestia o **etapowaniu zmian i wprowadzenia najpierw przystanku wiedeńskiego Renoma**.
6. Uczestnicy zasygnalizowali, że **przygotowanie inwestycji winno wiązać się z szeroką akcją informacyjną**.

Organizator konsultacji:

Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Dyrektor: Bartłomiej Świerczewski

Koordynator konsultacji:

Krzysztof Ziental

Współpraca:

Rafał Florczak [BPS] | Joanna Hołodnik [BPS] | Mariola Józków [BPS]
Przemysław Leszyński [BPS] | Aneta Markowska [BPS] | Monika Nowicka-Górniak [BPS]
Karolina Olszewska [BRW] | Agnieszka Pastusińska [BPS] | Patrycja Przybylska [BPS]
Marta Sawko [BPS] | Ewa Stasikowska [BPS] | Marta Szczepańska [BRW]

Wsparcie merytoryczne:

Biuro Rozwoju Wrocławia, Dział Planowania Komunikacji, Infrastruktury Technicznej i Środowiska

Kierownik: Monika Kozłowska-Święconek

Wydział Inżynierii Miejskiej

Zastępca Dyrektora: Elwira Nowak

Współpraca:

Zbigniew Komar, Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki

Współpraca:

Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej S.A.
galeria Dizajn BWA Wrocław
Teatr Muzyczny Capitol

Opracowanie raportu:

Krzysztof Ziental

Wrocław | grudzień 2016



**WROCŁAW
ROZMAWIA**