



Wrocław, 2.11.2018

Urząd Miejski Wrocławia
ul. Gabrieli Zapolskiej 4
50-032 Wrocław

W związku z petycjami mieszkańców Grabiszyna z dni 11, 13, 14, 17, 18, 24 września i z października 2018 r., adresowanymi do Urzędu Miejskiego Wrocławia, wnoszącymi o pozostawienie otwartej dla ruchu kołowego ul. Blacharskiej, czyli de facto usankcjonowanie istniejącego natężenia ruchu na ulicy, my mieszkańcy tej ulicy stawiamy stanowczy protest wobec takiego rozwiązania sprawy.

Od roku 2014 do 2018 r. duża część nas, mieszkańców południowego Grabiszyna wielokrotnie sygnalizowała istnienie problemu z systematycznie rosnącym natężeniem ruchu samochodowego pod oknami mieszkańców ul. Blacharskiej. Ten problem poruszaliśmy w:

1. pisemnych wnioskach do Rady Osiedla i do UMW z załączonymi podpisami ponad 200 mieszkańców Grabiszyna,
2. w spotkaniach z Radnymi Osiedla,
3. w spotkaniach z przedstawicielami Urzędu Miasta,
4. odbyliśmy także konsultację z Prezydentem Miasta
5. oraz zorganizowaliśmy protest uliczny (blokadę).

Żadne z powyższych działań nie skutkowało konstruktywnymi rozstrzygnięciami ze strony administracji miejskiej.

Nasza wizja rozwiązania problemu zmiany organizacji ruchu zmieniała się, ale za każdym razem podyktowana była tymi samymi uwarunkowaniami:

- wzrastającym z każdym rokiem natężeniem ruchu kołowego, zwłaszcza w godzinach szczytu komunikacyjnego,
- dramatycznym brakiem poczucia bezpieczeństwa pieszych na ul. Blacharskiej, zwłaszcza dzieci z dwóch pobliskich szkół,
- drastycznym spadkiem jakości życia mieszkańców (m.in. przez zagęszczenie spalin, kurz, potężny hałas samochodów z ciężkim sprzętem) i co się z tym wiąże
- znacznym spadkiem wartości materialnej naszych nieruchomości.

Aby zmienić tę sytuację, wnioskowaliśmy najpierw (2014/2015 r.) o zamknięcie ulicy Blacharskiej dla ruchu tranzytowego a następnie (2016/2017 r.) o rozładowanie natężenia tego ruchu poprzez otwarcie innych, obecnie zamkniętych ulic, z jednoczesnym wprowadzeniem na nich (także na ul. Blacharskiej) ruchu jednokierunkowego.

Ta ostatnia koncepcja skonfliktowała mieszkańców ulic Blacharskiej, Lakiemiczej, Stolarskiej i Odkrywców, do tego stopnia, że w ostatnich miesiącach (sierpień/wrzesień 2018 r.) powróciliśmy do pierwotnej, bardziej kompromisowej niż poprzednia wizji zamknięcia ul. Blacharskiej i utrzymania statusu zamknięcia pozostałych.

Niezależnie od zmieniających się koncepcji zmian w ruchu, jedno nie ulega zmianie:

**stan istniejący organizacji ruchu na ul. Blacharskiej
jest stanowczo nieakceptowalny.**

Konsekwencją przedstawionych wyżej postulatów części mieszkańców były każdorazowo uchwały Rady Osiedla (z lutego i z września 2018 r.), będące wyrazem wsparcia RO dla zdesperowanych mieszkańców, dążących do zmiany organizacji ruchu kołowego na terenie kameralnego przecież Grabiszyna. Żadna z tych uchwał nie wywołała jednak oczekiwanych działań administracji Ratusza w celu wprowadzenia ich w życie.

Wiemy, że każda zmiana organizacji ruchu na osiedlach mieszkalnych nie zadowoli wszystkich mieszkańców. Wyrazem tego w przypadku Grabiszyna jest wpłynięcie od części mieszkańców

osiedla do UMW wspomnianych na wstępie petycji, stawiających sprzeciw wobec lokalnego ruchu obywatelskiego, działającego na rzecz zamknięcia dla ruchu tranzytowego ul. Blacharskiej.

Zawarta w jednej z petycji argumentacja, iż zamysł zamknięcia ul. Blacharskiej jest absurdalny i niezgodny z panującymi w kraju tendencjami urbanistycznymi do otwierania dla ruchu ulic osiedlowych jest niezgodna z prawdą. Ponad połowa mieszkańców miast w Polsce (np. we Wrocławiu, Warszawie, Krakowie, Toruniu) opowiada się za zamykaniem ulic dla samochodów (na podstawie badań Gazety Wyborczej i Radia TOK FM). Podobnie w innych aglomeracjach.

Ta tendencja do odsuwania ruchu samochodowego od osiedli znacznie wcześniej pojawiła się w Zachodniej Europie i stała się wyrazem humanizowania przestrzeni mieszkalnej w miastach. W Holandii w Göteborgu pojawiła się pod koniec lat 60-tych, w Zoetermeer na pocz. lat 70-tych XX w. Odsuwanie ruchu kołowego od osiedli znane jest też od niedawna w bogatszych państwach azjatyckich a nawet w USA, gdzie kult samochodu jest szczególnie rozwinięty. W Polsce, gdzie był wolniejszy rozwój motoryzacji problem ten pojawił się później.

Zamknięcie dla tranzytu ul. Blacharskiej, poprawiłoby nie tylko bezpieczeństwo mieszkańców, ale podniosłoby jakość ich życia, poprawiłoby warunki środowiskowe (ograniczenie emisji spalin, hałasu, poprawa estetyki) i także przywróciłoby ulicom charakter wnętrza kameralnego, zgodnie z historycznym założeniem budowniczych osiedla Grabiszynek.

Zamknięcie ul. Blacharskiej nie spowodowałoby "całkowitego paraliżu miasta", jak sugeruje autor petycji z dnia 11.09.2018. Gdyby granica zamknięcia ulicy dla tranzytu przebiegała na przykład na wysokości połowy budynku 8 A-E, północna część ul. Blacharskiej byłaby skomunikowana z ul. Hallera a południowa z ul. Raclawicką. Te dwie arterie miejskie dawałyby możliwość połączenia ruchu z resztą miasta.

Przedstawiony sposób zamknięcia ul. Blacharskiej nie ograniczyłby też "możliwości dojazdu na osiedla służb ratunkowych" (dojazd byłby zapewniony nadal zarówno od ul. Hallera, jak i od ul. Raclawickiej). Nie ucierpiałby także dostęp do sklepów na sąsiednich osiedlach, które są dobrze wzajemnie skomunikowane zarówno dla pieszych, jak i dla zmotoryzowanych. A dojazd do pracy zapewniałyby arterie miejskie - ul. Raclawicka z jednej strony i ul. Hallera z drugiej.

Co do zastosowania budowlanych środków uspokojenia ruchu na ul. Blacharskiej o jakich pisze autor w/w petycji (progi zwalniające, wyspy kanalizujące ruch, inne utrudnienia dla ruchu) są one potrzebne niezależnie od wariantu rozwiązania problemu organizacji ruchu na ul. Blacharskiej. Natomiast w przypadku utrzymania statusu jej otwarcia dla ruchu, my, zmotoryzowani użytkownicy dróg dobrze wiemy, że wszelkiego rodzaju spowalniacze nie sprawdzają się w praktyce. Nie zniechęcają kierowców do jazdy dobrze im znanymi trasami. Ul. Blacharska jest obecnie w naturalny sposób uzbrojona w "spowalniacze", którymi są betonowe płyty a właściwie ich destrukty, tworzące wyrwy, wypukłości i inne krzywizny. Czy ta nawierzchnia zmniejsza nadmierny ruch pojazdów ? NIE.

Biorąc to pod uwagę, mamy nadzieję na zastosowanie przez Urząd Miejski Wrocławia takich rozwiązań, które przywrócą naszemu życiu na osiedlu poczucie bezpieczeństwa, spokoju i estetyki zniweczone wtedy, gdy kameralna wcześniej ul. Blacharska zamieniła się w "arterię" miejską, stanowiącą łącznik między ul. Hallera a Raclawicką.

z poważaniem:

Do wiadomości:

- Biuro Prezydenta
- Departament Infrastruktury i Gospodarki