



Spotkanie w sprawie przebudowy ulicy Nowowiejskiej

Jaki był kontekst spotkania?

Celem spotkania było przekazanie mieszkankom i mieszkańcom osiedla Ołbin informacji na temat planowanej kompleksowej przebudowy ul. Nowowiejskiej na odcinku od ul. Wyszyńskiego do ul. Jedności Narodowej.

Podczas spotkania przedstawiono założenia projektu przebudowy ulicy, obejmujące m.in. budowę nowej jezdni, wymianę instalacji podziemnych, powstanie nowego torowiska i sieci trakcyjnej oraz przebudowę przystanków, w tym budowę przystanków wiedeńskich. Omówiono również rozwiązania planowane dla ruchu rowerowego i pieszego, m.in. drogi i przejazdy rowerowe, chodniki oraz przejścia dla pieszych. Projekt zakłada także wyznaczenie miejsc postojowych, nasadzenia drzew i krzewów oraz zastosowanie rozwiązań służących retencji wód opadowych poprzez rozszczelnienia nawierzchni.

Omówiono również planowaną przebudowę wlotów skrzyżowań Nowowiejskiej z ulicami: Barlickiego, Żeromskiego i Wygodną. Dzięki prezentacji projektu oraz wyjaśnieniom przedstawicieli Wrocławskich Inwestycji i projektantów z Biura Projektów Dróg i Mostów BBKS-PROJEKT uczestnicy i uczestniczki spotkania mogli dowiedzieć się, na jakim etapie są prace, jak wygląda projekt przebudowy oraz z jakich uwarunkowań wynikają przyjęte rozwiązania.

Informacje o spotkaniu

Termin: 8 września 2026 r., godz. 17.30

Miejsce: Dom Edyty Stein, ul. Nowowiejska 38

Liczba uczestników: 60 osób

Inicjator: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

Organizator: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego
Wrocławia

Moderacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS)

Wsparcie: Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia, Biuro
Projektów Dróg i Mostów BBKS-PROJEKT

**Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział
w spotkaniu. Wasz głos jest ważny!**

**Pytania odnośnie do szczegółowych rozwiązań związanych z projektem
i jego realizacją należy kierować do Wrocławskich Inwestycji.**

Komentarze i pytania osób uczestniczących w spotkaniu wraz z odpowiedziami

WI – Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

WIM – Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia

WSS – Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Należy dołożyć wszelkich starań, aby w ramach projektowanej przebudowy zachować lub zaprojektować możliwie największą liczbę miejsc parkingowych, ponieważ już obecnie mieszkańcy i mieszkanki mają problemy ze znalezieniem miejsca do parkowania, a zmniejszenie ich liczby dodatkowo pogorszy sytuację.

WIM: Analizowany będzie wariant, w którym ruch pojazdów kołowych realizowany będzie torowiskiem tramwajowym (wspólnie z tramwajem), a zewnętrzne pasy ruchu zostaną przeznaczone na parking. Takie rozwiązanie zapewni większą liczbę miejsc parkingowych niż w przedstawionej na spotkaniu koncepcji.

Czy projektowana zieleń ma wyglądać podobnie jak przy ul. Daszyńskiego? Jeśli tak, to nie chcemy takiego sposobu projektowania. Czy można zaprojektować zieleń w sposób odporny na wandalizm i dewastację? Nie należy również robić klombu przy Żabce, ponieważ będą tam przesiadywać i spać grupy osób spożywających alkohol.

WIM: Projektowana zieleń różnić się będzie od tej na ul. Daszyńskiego, ponieważ będzie ona posadzona w gruncie, a nie w skrzyniach. Nie przewiduje się też siedzisk.

Droga rowerowa powinna zostać poprowadzona w pasie ruchu jezdni, aby nie zabierać cennego miejsca na chodniku, który obecnie służy m.in. warzywniakom do wystawiania towaru. Proszę nie budować drogi rowerowej, ponieważ na jej rzecz trzeba będzie zmniejszyć chodnik, przez co lokalne biznesy nie będą mogły wystawiać swoich towarów. Wystawianie produktów przez warzywniaki jest istotne, ponieważ zachęca przechodniów do zakupów. W przypadku braku możliwości organizowania takich wystawek lokalne zieleniaki stracą klientów, co może doprowadzić do upadku tych sklepów.

WIM: Szerokość przestrzeni ulicznej poza jezdnią jest wystarczająca do zorganizowania na niej zarówno drogi rowerowej, jak i drogi dla pieszych o wymaganych prawem parametrach.

Należy pamiętać, że chodnik jest przede wszystkim przestrzenią przeznaczoną dla pieszych. Jeżeli jego szerokość zostanie ograniczona, naturalne jest, że w pierwszej kolejności trzeba zapewnić pieszym możliwość bezpiecznego i wygodnego poruszania się, a dopiero pozostałą przestrzeń można wykorzystywać w innych celach.

WIM wspólnie z projektantem przeanalizuje wariant, w którym przed lokalem warzywniaka będzie pozostawione miejsce postojowe do przyjmowania dostaw.

Proszę zbudować drogę rowerową, gdyż to ważny łącznik pomiędzy osiedlami.

WIM: Tak. Droga rowerowa na omawianym odcinku ul. Nowowiejskiej jest niezbędnym elementem infrastruktury ulicznej stanowiącym łącznik między osiedlami.

Po północnej stronie ulicy należy rozważyć wykonanie drogi rowerowej wyniesionej i (lub) wyraźnie oddzielonej od jezdni i samochodów, np. za pomocą podwójnego krawężnika.

WIM: Droga rowerowa zabezpieczona zostanie słupkami, co weryfikowane będzie na etapie projektu docelowej organizacji ruchu.

Czy w projekcie uwzględniono zabezpieczenie drogi rowerowej słupkami? Czy można zastosować takie zabezpieczenia, aby samochody nie mogły wjeżdżać na drogę rowerową i chodnik, nie rozjeżdżały pieszych i nie stwarzały zagrożenia dla rowerzystów?

WIM: Droga rowerowa zabezpieczona zostanie słupkami, co weryfikowane będzie na etapie projektu docelowej organizacji ruchu.

Czy istnieje możliwość wykonania wspólnego ciągu pieszo-rowerowego, który pozwoliłby ograniczyć ingerencję w przestrzeń wykorzystywaną przez lokalne sklepy i warzywniaki?

WIM: Przy istniejącym natężeniu ruchu pieszego na przebudowywanym odcinku ul. Nowowiejskiej wskazane jest wydzielenie istniejącej infrastruktury rowerowej. Jasny podział przestrzeni na część pieszą i rowerową ma za zadanie umożliwienie bezpiecznego i czytelnego przemieszczania się.

WIM wspólnie z projektantem przeanalizuje wariant, w którym przed lokalem warzywniaka będzie pozostawione miejsce postojowe do przyjmowania dostaw.

**Czy przeprowadzono pomiary liczby istniejących miejsc parkingowych?
Jeśli tak, w jaki sposób i w jakich godzinach były wykonywane, w szczególności: czy uwzględniono okresy największego zapotrzebowania na parkowanie?**

WIM: Projektant przebudowy ulicy analizował rzeczywistą liczbę istniejących miejsc postojowych. Analizę tę brał pod uwagę, obok obowiązujących przepisów prawa, projektując nowe miejsca parkingowe.

Czy przewidziano rozwiązania umożliwiające dojazd i parkowanie pojazdów służb ratunkowych, w szczególności karetek, w miejscach, w których po przebudowie wjazd na chodnik będzie utrudniony lub niemożliwy?

WIM: Uprzywilejowane pojazdy służb ratunkowych mogą zatrzymać się (z zachowaniem szczególnej ostrożności) w miejscu, w którym zwykły pojazd miałby zakaz.

Należy zrezygnować z sygnalizacji świetlnej. Jej wprowadzenie może powodować korki oraz opóźnienia tramwajów.

WIM: WIM wspólnie z projektantem przeanalizuje wariant, w którym ruch pojazdów kołowych realizowany będzie torowiskiem tramwajowym (wspólnie z tramwajem), a zewnętrzne pasy ruchu zostaną przeznaczone na parking. W ten sposób ruch w ciągu ulicy odbywałby się jednym pasem dla każdego z kierunków, dzięki czemu sygnalizacja świetlna dla tak przyjętego rozwiązania zgodnie z obowiązującymi przepisami nie byłaby konieczna.

Kto przeprowadził analizę natężenia ruchu i jakie były jej wyniki?

Prosimy o przedstawienie danych oraz metodologii przeprowadzonych pomiarów.

WIM: WIM nie prowadził analizy natężenia ruchu. WIM przy współpracy z Wydziałem Mobilności Miejskiej miał wgląd do informacji o natężeniu ruchu z 2024 r. (szczyt poranny i popołudniowy).

Jeśli ma powstać sygnalizacja świetlna, czy można ją ustawić i zaprogramować tak, aby starsze osoby mogły swobodnie przejść przez jezdnię na jednym cyklu sygnalizacji?

WIM: Tak, przy realizacji inwestycji przy doborze długości światła zielonego dla ruchu pieszego będą uwzględnione potrzeby osób starszych i o ograniczonej mobilności.

Zamiast robić kompleksową przebudowę należy wyremontować tylko torowisko i załatać dziury, a pozostałą część ulicy pozostawić bez zmian.

WIM: Wniosek poza tematyką spotkania. Podjęto już decyzję o kompleksowej przebudowie tego odcinka ul. Nowowiejskiej.

Co z projektem strefy płatnego parkowania? Czy planowane jest jej wprowadzenie?

WIM: Projekt strefy płatnego parkowania (SPP) jest w fazie uzgadniania rozwiązań. WIM przedstawił uwagi projektantowi SPP i czeka na korektę. Kontakt z projektantem SPP jest utrudniony, w związku z czym WIM i ZDiUM rozważają możliwość rozwiązania umowy z nim i wyłonienie nowego w drodze postępowania administracyjnego.

Należy zrezygnować ze strefy płatnego parkowania.

WIM: Z punktu widzenia dostępności miejsc parkingowych strefa płatnego parkowania przynosi dużą korzyść. Po pierwsze, porządkuje sposób parkowania, po drugie, w związku z koniecznością wniesienia opłaty

zniechęca osoby niezameldowane w rejonie do parkowania, w szczególności długotrwałego. Po trzecie, ogranicza długie parkowanie przez cały dzień – większa rotacja pojazdów korzystających z miejsc parkingowych. Mieszkańcom i mieszkankom zameldowanym w rejonie przysługuje bardzo korzystny abonament i dlatego ta część kierowców staje się uprzywilejowana do korzystania z miejsc parkingowych.

Należy przystąpić do strefy płatnego parkowania.

WIM: Projekt strefy płatnego parkowania (SPP) jest w fazie uzgadniania. WIM przedstawił uwagi projektantowi SPP i czeka na korektę. Niestety, kontakt z nim jest utrudniony, w związku z czym WIM i ZDiUM rozważają możliwość rozwiązania umowy i wyłonienie nowego projektanta w drodze postępowania administracyjnego.

Czy latarnie będą znajdowały się na chodnikach czy na budynkach?

WIM: Z informacji przekazanych przez projektanta przebudowy ulicy latarnie oświetlenia ulicznego będą na chodnikach.

Należy rozważyć umieszczenie wyniesionych przejść dla pieszych, które wymuszałyby na kierowcach zmniejszenie prędkości.

WIM: Przy przebudowie ulicy Nowowiejskiej uwzględniającej budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulicy Nowowiejskiej z: Barlickiego, Żeromskiego, Wygodną nie ma konieczności budowy wyniesionych przejść dla pieszych na wlotach z ulic podporządkowanych, ponieważ to sygnalizacja świetlna będzie elementem uspokojenia ruchu.

W przypadku przebudowy ulicy bez budowy sygnalizacji, co jest obecnie rozważane, na skrzyżowaniach zostanie przeanalizowana możliwość wyniesienia przejść dla pieszych na wlotach z ulic podporządkowanych.

Czy możliwe jest zastosowanie gładkiej nawierzchni zarówno na chodniku, jak i na drodze rowerowej? Zwrócono uwagę, że gładka i równa nawierzchnia ułatwi poruszanie się osobom starszym, których przy ulicy mieszka wiele.

WIM: Projektant przeanalizuje możliwość zastosowania gładkich nawierzchni pod kątem dostępności architektonicznej (ułatwienia poruszania się m.in. osobom starszym), jednak musi to zrobić w oparciu o wytyczne Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz ZDiUM.

Należy zawęzić jezdnię do jednego pasa i poprowadzić ruch samochodowy po torowisku. Pozwoliłoby to uniknąć konieczności zamontowania sygnalizacji świetlnej, a w zamian można byłoby wykonać wyniesione przejścia dla pieszych. Czy pozostałą przestrzeń jezdni można wtedy przeznaczyć na parkingi?

WIM: WIM wspólnie z Projektantem przeanalizuje wariant, w którym ruch pojazdów kołowych realizowany będzie torowiskiem tramwajowym (wspólnie z tramwajem), a zewnętrzne pasy ruchu zostaną przeznaczone na parking. W ten sposób ruch w ciągu ul. Nowowiejskiej odbywałby się jednym pasem dla każdego z kierunków, dzięki czemu sygnalizacja świetlna dla tak przyjętego rozwiązania, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie byłaby konieczna.

W przypadku przebudowy ulicy bez budowy sygnalizacji zostanie przeanalizowana możliwość wyniesienia przejść dla pieszych na wlotach z ulic podporządkowanych.

Czy remont zostanie przeprowadzony w całości jednocześnie, czy zostanie podzielony na etapy? Jak na poszczególnych etapach będzie wyglądała organizacja ruchu?

WIM: Etapowanie prac przy realizacji przebudowy ulicy będzie analizowane w momencie przygotowywania projektu organizacji ruchu zastępczego.

W jaki sposób mieszkańcy i mieszkanki będą mogli dostać się do swoich mieszkań podczas prowadzenia prac? Czy w czasie remontu zostanie zapewniony dojazd do podwórek i posesji, w szczególności w rejonie ul. Żeromskiego?

WIM: Na każdym etapie realizacji prac wykonawca zadania winien zapewnić dojazd i dojazd do posesji. Ograniczenie dostępu winno być uzgodnione z właścicielem lub zarządcą terenu. To są warunki wpisywane w zatwierdzeniu projektu organizacji ruchu zastępczego.

Jaki jest najbardziej optymistyczny czas realizacji i zakończenia projektu?

WI: Realizacja projektu przewidywana jest na lata 2028–2029.

Jaki będzie planowany czas przejazdu tramwajów i samochodów po wprowadzeniu sygnalizacji świetlnej? Czy były wykonywane analizy i symulacje komunikacyjne?

W obu wariantach – z sygnalizacją świetlną i bez niej – tramwaje będą mierzyć się z opóźnieniami. W przypadku sygnalizacji opóźnienia wynikać będą z konieczności przepuszczenia innych pojazdów (zielone światło dla ruchów kolizyjnych). W przypadku braku sygnalizacji tramwaje będą blokować się podczas wykonywania skrętu w lewo przez samochody. Dokładne straty czasu nie zostały jednak jeszcze określone – nie przeprowadzono w tym zakresie szczegółowych analiz ani symulacji.

Należy rozważyć ustanowienie drogi jednokierunkowej na odcinku ulicy Nowowiejskiej, którego dotyczyło spotkanie.

WIM: Nie przewiduje się na tym odcinku ulicy jednokierunkowej. Wynika to z dostępnej szerokości pasa drogowego oraz ze znaczenia komunikacyjnego tej ulicy jako drogi klasy zbiorczej.

Czy w przypadku ograniczenia możliwości prowadzenia działalności lub konieczności czasowego zamknięcia biznesu przewidziano odszkodowania albo inne formy rekompensaty dla właścicieli warzywniaków?

WI: W trakcie przebudowy ul. Nowowiejskiej przewiduje się utrzymanie dostępu do warzywniaków. Odszkodowania nie są przewidziane.

Czy można wprowadzić zmianę w organizacji ruchu tak, aby umożliwić relację lewoskrętną w stronę pl. Grunwaldzkiego z ul. Wyszyńskiego?

WIM: Zmiana organizacji ruchu polegająca na wprowadzenie możliwości skrętu w lewo z ul. Wyszyńskiego w ul. Nowowiejską spowoduje utratę przepustowości na tym skrzyżowaniu, dlatego nie jest ona brana pod uwagę.

Czy sygnalizacja będzie działała w trybie stałym, czy będzie uruchamiana przyciskiem? Czy można zapewnić pierwszeństwo tramwajom?

WIM: Przy wyborze wariantu z sygnalizacjami świetlnymi zostaną one podpięte do systemu ITS. System ten na bieżąco analizuje sytuację ruchową na danym skrzyżowaniu i przydziela priorytet komunikacji tramwajowej. Zasadność wprowadzenia przycisków analizowana będzie na etapie uzgadniania projektu docelowej organizacji ruchu.

Czy zostanie zastosowany tłumik wibracji tramwajów?

WIM: Z informacji uzyskanych od projektanta zastosowana zostanie technologia ograniczająca hałas i drgania generowane przez przejeżdżający tramwaj.

Jak będzie wyglądała organizacja ruchu w trakcie remontów elewacji budynków znajdujących się przy ulicy? Należy uwzględnić możliwość prowadzenia tych prac oraz związane z nimi zajęcie przestrzeni ulicy lub chodnika.

WIM: Prace w pasie drogowym przy remoncie elewacji budynków wymagają opracowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu zastępczego. Przy braku normatywnej szerokości ciągu pieszego i rowerowego podczas remontu elewacji (wynikającej np. z faktu, że na chodniku stoi rusztowanie) WIM analizuje możliwość wprowadzenia tymczasowego, wspólnego ciągu pieszo-rowerowego, który może być węższy od chodnika i drogi dla rowerów jako osobnych ciągów.

Czy wykonano symulacje komunikacyjne dotyczące wpływu projektowanych zmian na ruch samochodowy i tramwajowy? Jeśli tak, jakie są ich wyniki?

WIM: Zarówno w wariantcie z sygnalizacją, jak i bez niej będą występować straty czasu dla komunikacji tramwajowej. W przypadku wariantu z sygnalizacją straty będą wynikać z potrzeby otwarcia światła zielonego dla potoków kolizyjnych, z kolei w wariantcie bez sygnalizacji – z blokowania ruchu przy realizacji lewoskrętów. Nie wykonano analiz ani symulacji precyzyjnie modelujących ruch.

Co stało się z poprzednim projektem remontu ulicy? Kto go przygotował i jakie koszty poniesiono na jego opracowanie?

WIM: WIM nie ma wiedzy na temat wcześniejszego projektu remontu ulicy.

Dlaczego na spotkaniu konsultacyjnym nie był obecny wojewódzki konserwator zabytków ani jego przedstawiciel?

WI: Zadaniem DWKZ jest ochrona dziedzictwa historycznego. Ewentualne wątpliwości związane z tym obszarem wynikające z realizacji projektu osoba odpowiedzialna (projektant) konsultuje bezpośrednio z nim.

Należy zorganizować kolejne spotkanie konsultacyjne po przygotowaniu projektu, połączone z wizją lokalną w terenie. W spotkaniu tym powinien obowiązkowo uczestniczyć konserwator zabytków lub jego przedstawiciel, aby możliwe było omówienie rozwiązań bezpośrednio w przestrzeni objętej projektem.

WI: Po spotkaniu został opracowany nowy wariant, który został wysłany do zaopiniowania przez Radę Osiedla Ołbin. Spółka Wrocławskie Inwestycje nie planuje kolejnych spotkań w sprawie przebudowy ul. Nowowiejskiej.

Miasto nie ma wpływu na sposób realizacji zadań prowadzonych przez DWKZ.

Kto jest organizatorem i inicjatorem spotkania oraz jaki jest zakres odpowiedzialności poszczególnych podmiotów uczestniczących w przygotowaniu projektu?

WI: Inicjatorem spotkania jest spółka Wrocławskie Inwestycje. Za organizację samego spotkania odpowiadał Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia, a za prowadzenie spotkania – Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich. W przygotowaniu projektu uczestniczy projektant oraz Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Projektant przedstawia przyjęte rozwiązanie projektowe i odpowiada za zgodność z odpowiednimi przepisami. Wrocławskie Inwestycje odpowiadają za zgodność działań projektanta z umową.

Czy w przyszłości takie spotkania konsultacyjne mogą być nagrywane i udostępniane mieszkańcom i mieszkankom do wglądu? Nagrania pozwoliłyby sprawdzić przebieg spotkania i dokładnie odtworzyć zgłaszane pytania oraz postulaty.

WSS: Dziękujemy za tę sugestię. Nie практикуjemy jednak nagrywania spotkań i udostępniania tego nagrania. Główną przeszkodą są kwestie ochrony danych osobowych (RODO) oraz prywatności uczestników i uczestniczek – nagrywanie ich wizerunku i głosu wymagałoby

skomplikowanych procedur prawnych lub anonimizacji. Służy to także swobodzie wypowiedzi osób uczestniczących w takich spotkaniach.

Aby zapewnić pełną przejrzystość, ze wszystkich spotkań sporządzamy szczegółowe raporty lub notatki, w których dokładnie spisujemy zgłoszone pytania i opinie. I to służy informacji dla innych osób o przebiegu spotkania i poruszanych kwestiach.

Spotkanie przeprowadzono w ramach zadania publicznego „Wsparcie procesów konsultacji społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2025–2026” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich i współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław, 12.10.2026 r.

Wrocław miasto spotkań



Szczegóły na: www.wroclaw.pl/konsultacje