

KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAK ODNOWIĆ
ULICĘ SZCZYTNICĄ?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	3
PRZEBIEG KONSULTACJI	4
Podsumowanie narady obywatelskiej	4
Podsumowanie e-formularza	7
ZESTAWIENIE REKOMENDACJI	8
Rekomendacje przyjęte	8
Rekomendacje odrzucone	14
ZDANIE ODRĘBNE	15
Zdanie odrębne uczestniczki narady obywatelskiej	15
Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej	17
ZESTAWIENIE OPINII	18
Opinie popierające ograniczenie ruchu	18
Opinie sprzeciwiające się ograniczeniu ruchu	19
Opinie dotyczące procesu konsultacyjnego	28
Opinie dotyczące konkretnych rekomendacji	30
Opinie zawierające pytania ogólne	33
PODSUMOWANIE	35
Konkluzje	35
Co się zmieniło dzięki konsultacjom?	35
Refleksja inicjatorów konsultacji	36
Partnerzy lokalni	37
INFORMACJA O REALIZATORACH	38



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Po pierwszym etapie konsultacji dotyczących ulicy Szczytnickiej, Wydział Mobilności Miejskiej przeanalizował raport z pierwszego etapu konsultacji, co pomogło lepiej zrozumieć potrzeby osób korzystających z tej drogi.

Przeprowadzono kwerendę historyczną oraz wykonano makietę ulicy, która służyła do demonstrowania rozwiązań docelowych w czasie narady, którą zorganizowano w drugim etapie, którego dotyczy ten raport.

Co było przedmiotem konsultacji?

Przedmiotem konsultacji były koncepcje przebudowy ul. Szczytnickiej we Wrocławiu na odcinku od skweru Adolfa Marii Bocheńskiego do skrzyżowania z ul. Reja, wraz z placem na skrzyżowaniu ulic: Szczytnickiej, Polaka, Ładnej, Reja, Nehringa i Skłodowskiej–Curie.

Uczestnicy i uczestniczki spotkań narady obywatelskiej rozmawiali: o organizacji ruchu na ul. Szczytnickiej, sposobie urządzenia przestrzeni ulicy, nasadzeniach zieleni oraz instalacji elementów małej architektury, w tym – o organizacji przestrzeni dla ogródków gastronomicznych. Rozmawiano także o wyznaczeniu ewentualnych miejsc postojowych, także dla dostaw.

Celem tego etapu konsultacji było ustalenie w trakcie narady obywatelskiej rekomendacji dla docelowych kierunków przekształceń ulicy oraz zebranie opinii mieszkańców i mieszkanek na temat koncepcji przebudowy ulicy Szczytnickiej.



PRZEBIEG KONSULTACJI

- Start konsultacji: 22 kwietnia 2025 r.
- Narada obywatelska: 10 maja 2025 r., godz. 11.00
- Narada obywatelska: 17 maja 2025 r., godz. 11.00
- Narada obywatelska: 31 maja 2025 r., godz. 11.00
- E-formularz opinii na temat rekomendacji z narady: 3–15 czerwca 2025 r.
Dostępny na stronie internetowej konsultacji.

Podsumowanie narady obywatelskiej

Spotkania były organizowane w formie narady obywatelskiej, zapowiadanej w trakcie pierwszego etapu konsultacji społecznych na temat przebudowy ulicy Szczytnickiej.

Powody wybrania narady obywatelskiej jako formuły spotkań konsultacyjnych

Narada obywatelska jest bardziej rozbudowaną formą spotkań konsultacyjnych. Zdecydowaliśmy się na nią z kilku powodów:

- Skupienie na dialogu i deliberacji

Narady obywatelskie polegają na głębszym, bardziej poukładanym dialogu między uczestnikami i uczestniczkami. Są to spotkania, w trakcie których mieszkanki i mieszkańcy w bardziej zorganizowanej formie nie tylko wyrażają swoje opinie, ale też analizują problem, deliberują nad rozwiązaniami i szukają wspólnych rozwiązań.

- Reprezentatywność i włączenie przedstawicieli i przedstawicielek różnych grup społecznych



Narady obywatelskie często są bardziej reprezentatywne, ponieważ uczestnicy i uczestniczki są wybierani w sposób, który ma na celu odzwierciedlenie różnorodnych poglądów i doświadczeń rozmaitych grup społecznych. W przeciwieństwie do zwykłych spotkań, które mogą przyciągnąć głównie osoby już zainteresowane tematem, narady obywatelskie starają się angażować tych, którzy mogą nie mieć wcześniej wyrobionych opinii lub nie być zaangażowani.

- Poprawa jakości dyskusji

Narada obywatelska daje uczestniczkom i uczestnikom czas na zastanowienie się, wymianę poglądów i opracowanie bardziej przemyślanych propozycji.

- Dobre doświadczenie

Mamy za sobą bardzo dobre doświadczenie narady obywatelskiej dotyczącej przyszłości ul. Ruskiej. Zależy nam, aby właśnie w ten sposób rozmawiać o złożonych sprawach i stąd decyzja o naradzie dotyczącej ulicy Szczytnickiej.

Jak wybrano uczestników i uczestniczki narady obywatelskiej?

Uczestnicy i uczestniczki narady obywatelskiej zostali wyłonieni w wyniku losowania. Do udziału zostało zaproszonych 21 osób wybranych spośród tych, które zgłosiły się w okresie od 11 kwietnia do 4 maja 2025 r. za pomocą linku dostępnego na ogólnodostępnej stronie internetowej konsultacji.

6 maja 2025 r. o godz. 10.00 w siedzibie Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich – realizatora narady – odbyło się losowanie nazwisk uczestników i uczestniczek narady obywatelskiej dotyczącej przyszłości ul. Szczytnickiej we Wrocławiu. Losowanie przeprowadzono zgodnie z obowiązującym i opublikowanym regulaminem, i przy zachowaniu zasad transparentności oraz reprezentatywności społecznej.

Celem losowania było wyłonienie maksymalnie 21 osób, które wezmą udział w naradzie, z uwzględnieniem zróżnicowania pod względem płci, wieku oraz miejsca zamieszkania. Skład grupy miał obejmować:



- 13 osób mieszkających we Wrocławiu, w tym co najmniej pięć – mieszkających przy ul. Szczytnickiej (na odcinku między ul. Miłą a ul. Reja);
- czterech przedstawicieli przedsiębiorstw działających przy ul. Szczytnickiej (wśród firm które zgłosiły swój udział – wszystkie zostały włączone do składu narady);
- trzech przedstawicieli lokalnych organizacji pozarządowych i ruchów społecznych, których działalność związana jest z tematyką narady i które posiadają siedzibę lub oddział we Wrocławiu. Wszystkie zgłoszenia zostały uwzględnione;
- jedną osobę wyznaczoną przez Radę Osiedla Plac Grunwaldzki.

Relacja ze spotkań narady obywatelskiej

Spotkania odbywały się w maju 2025 r.: 10, 17 i 31 dnia tego miesiąca. Każde rozpoczynało się o godz. 11.00 i trwało od trzech do czterech godzin. Osobom uczestniczącym przedstawiono cel i założenia narady, omówiono zasady dyskusji oraz metodę wybierania rekomendacji.

W pierwszym spotkaniu udział wzięło 14 osób; podczas drugiego obecnych było 12 osób, natomiast na trzecie przyszło 15 uczestników i uczestniczek. Obecni mieli okazję wysłuchać ekspertów i ekspertek, m.in. ze spółki Wrocławskie Inwestycje, z Biura Zrównoważonej Mobilności (obecnie Wydziału Mobilności Miejskiej) Urzędu Miejskiego Wrocławia czy Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Swoją prezentację oraz założenia projektu przedstawiła również reprezentantka firmy projektowej Budotechnika, odpowiedzialnej za projekt przebudowy ulicy. Następnie przeprowadzono dyskusję nad prezentacjami.

Rekomendacje, które były przedmiotem głosowania, zostały sformułowane w wyniku rozmów uczestniczek i uczestników podczas dyskusji: moderator prowadzący spotkanie zebrał kluczowe wątki oraz główne punkty sporne. W



ten sposób powstała lista wstępnych rekomendacji i wariantów, rozstrzyganych następnie poprzez głosowanie.

Notatki ze spotkań konsultacyjnych oraz wątki poruszane podczas dyskusji zawarte są w załączniku nr 2 do niniejszego raportu.

Podsumowanie e-formularza

Po przeprowadzeniu narady obywatelskiej wyłonione rekomendacje zostały ogłoszone na stronie internetowej konsultacji. Mieszkańcy i mieszkanki, także ci którzy nie brali udziału w spotkaniach, mogli przekazać swoje opinie, korzystając z formularza internetowego. Był on dostępny na stronie internetowej konsultacji w okresie 3–15 czerwca 2025 r. Opublikowane pytanie brzmiało: Jaka jest Twoja opinia na temat wyników narady obywatelskiej?

Za pośrednictwem e-formularza przekazano łącznie 25 opinii – zostały one zawarte w załączniku nr 3 do niniejszego raportu.

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



ZESTAWIENIE REKOMENDACJI

Poniżej znajduje się zestawienie rekomendacji **wypracowanych** i **przegłosowanych** przez osoby uczestniczące w naradzie obywatelskiej dotyczącej przebudowy ul. Szczytnickiej we Wrocławiu.

Rekomendacje przyjęte

Rekomendacja 1

Działania realizowane w ramach przebudowy ul. Szczytnickiej powinny mieć na celu:

- Stworzenie przestrzeni, w której zharmonizowane zostaną interesy wszystkich jej użytkowników i użytkowniczek, w szczególności:
 - mieszkańców i mieszkank ul. Szczytnickiej i ulic okolicznych;
 - właścicieli i właścicielek oraz użytkowników i użytkowniczek nieruchomości innych niż mieszkalne (np. lokali handlowych i usługowych);
 - osób korzystających z ul. Szczytnickiej jako ciągu komunikacyjnego.
- Poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników i użytkowniczek tej przestrzeni (pieszych, rowerzystów i rowerzystek, pasażerów i pasażerek oraz kierowców środków transportu zbiorowego i pojazdów prywatnych).
- Poprawę komfortu mieszkank i mieszkańców ul. Szczytnickiej, w tym – ograniczenie hałasu, zanieczyszczeń generowanych przez transport i innych uciążliwości.
- Zapewnienie dostępności przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami (osób starszych, z niepełnosprawnością lub innych, mających trwale lub czasowo naruszoną sprawność w zakresie mobilności czy percepcji).



Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja jest w pełni zgodna z kierunkiem działania Miasta. W projekcie zakłada się poprawę jakości przestrzeni, zwiększenie bezpieczeństwa oraz dostępność dla wszystkich użytkowników i użytkowniczek.

Rekomendacja 2

Rozwiązania przyjęte w zakresie projektu ul. Szczytnickiej (układ jezdni, małej architektury, roślinności), zastosowane technologie, przebieg i harmonogram prac powinny uwzględniać interesy użytkowników i użytkowniczek ul. Szczytnickiej i ulic sąsiednich, zwłaszcza mieszkanek i mieszkańców oraz właścicieli i właścicielek lokali handlowych i usługowych, na których wpływ mieć będzie przebudowa ulicy.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja zostanie uwzględniona w procesie projektowania. W projekcie zakłada się uwzględnienie potrzeb wszystkich użytkowników i użytkowniczek.

Rekomendacja 3

Wskazane jest uspokojenie ruchu w ciągu ul. Szczytnickiej, w szczególności:

- ograniczenie liczby przejeżdżających pojazdów;
- ograniczenie rzeczywistej prędkości przejeżdżających pojazdów;
- wyeliminowanie ruchu pojazdów ciężkich (o całkowitej masie dopuszczalnej powyżej 3,5 t) z wyjątkiem środków komunikacji zbiorowej i pojazdów niezbędnej obsługi infrastruktury.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Na ul. Szczytnickiej obecnie obowiązują ograniczenia prędkości do 30 km/h (tzw. strefa tempo 30) oraz zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 tony, z wyłączeniem pojazdów obsługi technicznej i komunikacji zbiorowej. Jednak egzekwowanie ograniczeń bywa



trudne, w związku z tym rekomendacja jest zasadna i wynikająca z konieczności uspokojenia ruchu.

Rekomendację można zrealizować w pełni za pomocą projektu docelowej organizacji ruchu, który będzie opracowywany na etapie projektu budowlanego. Teraz pracujemy nad projektem koncepcyjnym, w którym będziemy starali się uwzględnić rekomendację w postaci zastosowania odpowiednich rozwiązań infrastrukturalnych.

Rekomendacja 4

W celu realizacji rekomendacji 3 proponuje się ograniczenie ruchu na ul. Szczytnickiej do pojazdów: uprzywilejowanych, należących do mieszkanek i mieszkańców, komunikacji zbiorowej, obsługi bytowej nieruchomości, dostaw do lokali oraz rowerzystów i rowerzystek.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja na tym etapie nie rozstrzygnięta. Opracowane zostaną dwa warianty projektu: pierwszy zgodny z koncepcją A przedstawioną na naradzie (układ trójnawowy symetryczny – obustronne szpalery drzew) oraz koncepcją B (szpaler po północnej stronie, dwukierunkowa droga dla rowerów po południowej stronie).

Wydaje się, że sama przebudowa ulicy będzie miała ogromny wpływ na jakość życia mieszkańców i mieszkanek oraz komfort użytkowników i użytkowniczek – zwężenie jezdni, remont nawierzchni jezdni i chodników oraz wprowadzenie zieleni – są największą wartością; niekoniecznie jest nią całkowite wyłączenie z ruchu ogólnego, bo to generuje niewątpliwie nowe koszty społeczne, które będą dotyczyć szerszej grupy niż użytkownicy i użytkowniczki tej ulicy. Dotyczy to w szczególności innych sąsiednich ulic.

Niezależnie od tego oba warianty są skonstruowane elastycznie, tzn. w taki sposób, że w zależności od przyszłej sytuacji ruchu ulicznego, po przebudowie



ulicy, będą możliwe do zastosowania różne sposoby organizacji ruchu – z wyłączeniem ruchu ogólnego i z jego pozostawieniem.

Natężenie ruchu na ul. Szczytnickiej, w porównaniu z podobnymi do niej ulicami, opisać można jako od umiarkowanego do małego, a najbardziej podnoszonym argumentem za ograniczeniem ruchu był hałas generowany przez jeżdżące po kostce auta. Dlatego na obecnym etapie nie zakłada się ograniczenia ruchu ogólnego pojazdów na ulicy.

Rekomendacja 5

Rekomenduje się zastosowanie rozwiązań, które podkreślą tożsamość ul. Szczytnickiej, zgodnie z propozycjami przedstawionymi przez projektanta w przekazanych uczestnikom i uczestniczkom narady prezentacjach, w tym w szczególności w zakresie:

- oświetlenia (rozmieszczenia i wzorów lamp);
- małej architektury (ławek, stojaków rowerowych, koszy na śmieci itp.);
- drewnianej kostki w miejscu dawnej Łachy Szubienicznej;
- charakterystycznej dla Zatumia [część Przedmieścia Piaskowego, czyli obszaru usytuowanego w rejonie obecnych ulic: Wyszyńskiego i Szczytnickiej, inaczej Zakatedrze – red.] kolorystyki kamienic, liternictwa szyldów itp.;
- roślinności opartej na motywie ogrodów różanych.

Jednocześnie apeluje się do Urzędu Miejskiego oraz Rady Osiedla o włączenie się w promocję przyjętych rozwiązań estetyzujących przestrzeń ulicy.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja uwzględniona, musi jednak zostać zaakceptowana na etapie uzgodnień przez służby konserwatorskie, czyli Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.



Rekomendacja 6

W przypadku realizacji koncepcji A rekomenduje się zastosowanie szlifowanej kostki brukowej i zastosowanie wtopionego (zlicowanego) krawężnika.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja uwzględniona, musi jednak zostać zaakceptowana na etapie uzgodnień przez służby konserwatorskie, czyli Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Rekomendacja 7

W przypadku realizacji koncepcji B rekomenduje się:

- zlicowanie powierzchni chodnika i drogi rowerowej z zastosowaniem wtopionego krawężnika;
- oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego i zróżnicowanie, w miarę możliwości, koloru nawierzchni chodnika i drogi rowerowej;
- stworzenia ciągu pieszo-rowerowego wyłącznie na odcinkach, gdzie rozdzielenie ruchu jest niemożliwe ze względu na zbyt małą szerokość dostępnego pasa.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja uwzględniona, musi jednak zostać zaakceptowana na etapie uzgodnień przez służby konserwatorskie, czyli Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Rekomendacja 8

Zaleca się przeanalizowanie możliwości przeniesienie przystanku tramwajowego "Reja" (w kierunku do Ronda Reagana) w inne miejsce – jako potencjalną lokalizację wskazuje się początek ul. M. Curie-Skłodowskiej, naprzeciwko przystanku "Reja" dla ruchu w stronę ul. Wyszyńskiego.



Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja uwzględniona. Możliwość przeniesienia przystanku tramwajowego zostanie przeanalizowana na etapie tworzenia szczegółowych rysunków do koncepcji.

Rekomendacja 9

Rekomenduje się utworzenie co najmniej jednego dodatkowego przejścia dla pieszych w ciągu ul. Szczytnickiej (w przybliżeniu w połowie długości odcinka między skwerem Adolfa Marii Bocheńskiego a placem Benedykta Polaka) oraz kilku miejsc umożliwiających łatwe zejście z chodnika na jezdnię osobom z ograniczoną mobilnością i innym osobom ze szczególnymi potrzebami.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja uwzględniona

Rekomendacja 10

Za wskazane uznaje się przygotowanie przez Urząd Miejski wariantowych analiz organizacji ruchu samochodowego na okolicznych ulicach przy wprowadzeniu ograniczenia ruchu na ul. Szczytnickiej w celu wyboru rozwiązania, które zminimalizuje wzrost ruchu na ulicach: Ładnej i Piwnej. Wybór najlepszego wariantu powinien być tematem osobnych konsultacji społecznych.

Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Rekomendacja ta wiąże się bezpośrednio z Rekomendacją 4. W przypadku zamknięcia ulicy rekomendacja zostanie uwzględniona, a konsultacje społeczne dotyczące ruchu na ulicach sąsiednich się odbędą.



Rekomendacje odrzucone

Przedmiotem głosowania były również proponowane warianty układu zagospodarowania ulicy:

Wariant A: układ trójnawowy symetryczny

Wariant B: układ dwunawowy asymetryczny

Wariant C: układ jednonawowy symetryczny

Podczas głosowania żaden z nich nie uzyskał wymaganej większości $\frac{2}{3}$ głosów, jednakże Warianty A i B uzyskały największe poparcie.



ZDANIE ODRĘBNE

Zgodnie z założeniami konsultacji oraz regulaminem narady, “każda osoba uczestnicząca w naradzie do 14 dni od zakończenia narady może przekazać zdanie odrębne o wielkości maksymalnie 1000 słów.” Ponadto pozostałe osoby zainteresowane tematem konsultacji mogły wyrazić swoją opinię na temat przygotowanych rekomendacji do 15 czerwca 2025 r. przy pomocy formularza dostępnego na stronie internetowej organizatora: www.wroclaw.pl/konsultacje.

Zdanie odrębne uczestniczki narady obywatelskiej

W odniesieniu do Rekomendacji 4 – ograniczenie ruchu na ul. Szczytnickiej do pojazdów: uprzywilejowanych, należących do mieszkank i mieszkańców, komunikacji zbiorowej, obsługi bytowej nieruchomości, dostaw do lokali oraz rowerzystów i rowerzystek:

Jako uczestniczka narady obywatelskiej zgłaszam zdanie odrębne wobec przyjęcia Rekomendacji 4. Uważam, że zasadnicze korzyści dla jakości życia mieszkańców oraz komfortu pieszych wynikną z samej **przebudowy ul.**

Szczytnickiej – zwężenia jezdni, remontu nawierzchni, uspokojenia ruchu i wprowadzenia zieleni – a nie z jej **zamknięcia dla ruchu ogólnego**.

Rekomendacja 4, w mojej ocenie, generuje znaczne **koszty społeczne**, które będą dotyczyć znacznie szerszej grupy mieszkańców, niż grupa potencjalnych beneficjentów. Zamknięcie ulicy przyniesie pełne korzyści niemal wyłącznie mieszkańcom ul. Szczytnickiej, natomiast:

- **pogorszy warunki życia** na okolicznych ulicach (Ładna, Miła, Piwna, Sępa-Szarzyńskiego, Reja, Benedyktyńska, Grunwaldzka), które nigdy nie



pełniły funkcji przelotowych, a po zmianie mogą zostać nadmiernie obciążone ruchem.

- **Utrudni dojazd** do osiedli i budynków położonych w rejonie ulic: Polaka, Nehringa, Nauczycielskiej oraz Reja 2–10, zmuszając mieszkańców do korzystania z przeciążonego ronda Reagana.
- **Zwiększy korki** na trasach alternatywnych, zwłaszcza na moście Grunwaldzkim i rondzie Reagana – przy czym ten pierwszy jest przeznaczony do remontu.
- **Utrudni dostęp** do Pasażu Grunwaldzkiego, pogarszając warunki ruchu w jego rejonie.
- Może przyczynić się do powstania **nowych „skrótów” i niekontrolowanych objazdów**, np. przez ul. Reja, co pogłębi problem.

Rekomendowane już wcześniej rozwiązania – **zwężenie jezdni do jednego pasa ruchu** w większości wspólnego z torami tramwajowymi, wprowadzenie zieleni, remont chodników i egzekwowanie ograniczeń prędkości – w pełni realizują cele związane z:

- poprawą bezpieczeństwa;
- zmniejszeniem hałasu;
- ograniczeniem emisji spalin;
- poprawą jakości przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Dlatego uważam, że nie należy iść dalej w kierunku **całkowitego ograniczenia dostępności ulicy dla ruchu ogólnego**, lecz przyjąć **wariant równoważący** potrzeby mieszkańców ul. Szczytnickiej i pozostałych użytkowników tej części miasta. Takim kompromisowym rozwiązaniem jest **uspokojenie ruchu** z ograniczeniem dostępu dla ruchu ciężkiego (zgodnie z Rekomendacją 3), przy jednoczesnym utrzymaniu możliwości przejazdu samochodów osobowych.

Podkreślam, że skuteczność tego rozwiązania będzie zależna od **realnego egzekwowania przepisów**, szczególnie ograniczeń prędkości.



Komentarz Wydziału Mobilności Miejskiej

Oba stanowiska – zawarte w rekomendacji 4 oraz w zdaniu odrębnym – wskazują na realne potrzeby: z jednej strony poprawę jakości życia na ul. Szczytnickiej, z drugiej – na konieczność zachowania równowagi w układzie komunikacyjnym osiedla. Celem jest wypracowanie rozwiązania, które pogodzi interesy wszystkich użytkowników i użytkowniczek ul. Szczytnickiej (rekomendacja 1 i 2). Nawiązując do rozstrzygnięcia Rekomendacji 4, oba warianty ulicy będą projektowane przy założeniu o dopuszczeniu ruchu ogólnego samochodów. Natężenie ruchu na ul. Szczytnickiej, w porównaniu z podobnymi do niej ulicami, opisać można jako od umiarkowanego do małego, a najbardziej podnoszonym argumentem za ograniczeniem ruchu był hałas generowany przez jeżdżące po kostce auta. Oba warianty zakładają wprowadzenie ruchu samochodowego na obecne ciche, betonowe torowisko tramwajowe, co zniweluje hałas przejeżdżających aut, a tym samym – uwzględni jeden z istotniejszych postulatów mieszkank i mieszkańców, podnoszony w czasie konsultacji.

Wydaje się, że sama przebudowa ulicy będzie miała zasadniczy wpływ na podniesienie jakości życia mieszkańców i mieszkank oraz komfort użytkowników i użytkowniczek. To zwężenie jezdni, remont nawierzchni jezdni i chodników i wprowadzenie zieleni są największą wartością, niekoniecznie jest nią całkowite wyłączenie z ruchu ogólnego, które wygeneruje niewątpliwie nowe koszty społeczne, a te będą dotyczyć szerszej grupy niż użytkowniczki i użytkownicy. Dotyczy to w szczególności innych sąsiednich ulic.

Niezależnie od tego oba warianty są skonstruowane elastycznie, tzn. w taki sposób, że w zależności od sytuacji, która zaistnieje po przebudowie ulicy, będą możliwe do zastosowania różne sposoby organizacji ruchu – z wyłączeniem ruchu ogólnego i z jego pozostawieniem.



ZESTAWIENIE OPINII

W tabeli poniżej ujęto wszystkie zgłoszone opinie. Zostały one połączone, bez względu na to, czy dany głos pojawił się jeden raz czy wielokrotnie. W ten sposób każda opinia mogła uzyskać odpowiedź jednostki miejskiej.

Opinie popierające ograniczenie ruchu

Lp.	Opinia	Odpowiedź Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Czy możliwe jest wyłączenie tej ulicy z regularnego ruchu samochodowego i pozostawienie jedynie dla komunikacji publicznej, mieszkańców i mieszkanek oraz dostawców (tych ostatnich – w określonych godzinach)?	Wyjaśnienie Zgodnie z komentarzem do Rekomendacji 4 narady obywatelskiej, podjęto decyzję, by oba warianty koncepcyjne ulicy projektować z założeniem, że dopuszczony będzie ruch ogólny samochodów. Przebudowa ulicy będzie miała zasadnicze korzyści dla jakości życia mieszkańców i mieszkanek oraz komfortu użytkowników i użytkowników. Zwiększenie jezdni, remont nawierzchni jezdni i chodników i wprowadzenie zieleni są największą wartością, niekoniecznie jest nią całkowite wyłączenie z ruchu ogólnego, bo to
2	Trzeba pamiętać, że ul. Szczytnicka to bardzo ważny ciąg turystyczny między Ostrowem Tumskim a Halą Stulecia. Przejeżdżają tamtędy wszystkie melexy turystyczne z osobami, które zdecydowanie mają problem, aby pokonać tak długi dystans z rynku. Jeśli ruch samochodowy miałby być wyłączony, to bez pojazdów elektrycznych typu melex, jak to ma choćby miejsce na Ostrowie Tumskim.	



3	Skuteczne ograniczenie ruchu samochodowego na ul. Szczytnickiej jest konieczne, aby metamorfoza miała sens. Należy zadbać, aby zastosowane rozwiązanie było efektywne i egzekwowane, np. poprzez wydawanie identyfikatorów, żeby ul. Szczytnicka nie skończyła jak ul. Szewska.	generuje niewątpliwie nowe koszty społeczne, które będą dotyczyć szerszej grupy niż użytkownicy i użytkowniczki. Dotyczy to w szczególności sąsiednich ulic. Niezależnie od tego oba warianty są skonstruowane elastycznie, tzn. w taki sposób, że w zależności od sytuacji, która zaistnieje po przebudowie ulicy, będą możliwe do zastosowania różne sposoby organizacji ruchu – z wyłączeniem ruchu ogólnego i z jego pozostawieniem.
4	Ruch samochodowy powinien zostać z tej ulicy całkowicie wyeliminowany.	
5	Działania kierunkowe, które wyznacza narada obywatelska, są zgodne z moimi przekonaniem, czyli ograniczanie ruchu samochodowego i ciężarowego oraz promocja transportu zbiorowego na tej ulicy.	

Opinie sprzeciwiające się ograniczeniu ruchu

Lp.	Opinia	Odpowiedź Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Ulica Szczytnicka ma kapitalne historyczne znaczenie komunikacyjne z centrum w kierunku wschodnim i ograniczanie jej funkcji do partykularnego interesu mieszkańców jest cokolwiek absurdalne. Dodatkowo to główna ulica dojazdowa na kampus	Wyjaśnienie Zgodnie z komentarzem do Rekomendacji 4, podjęto decyzję, by projektować oba warianty koncepcyjne ulicy z założeniem, że dopuszczony będzie ruch ogólny samochodów. Dla jakości życia



	uniwersytecki, w tym – do Biblioteki UWr, i biurowców (Green Day). Rozumiem chęć uspokojenia ruchu (który i tak nie jest zbyt duży przy obecnych arteriach tranzytowych przez most Grunwaldzki i z drugiej strony, przez ul. Wyszyńskiego oraz niestety mocno zwężoną ul. Sienkiewicza. (...) Szczytnicka nie może zostać pieszą strefą, ponieważ nie utrzymano wcześniejszej siatki ulic, które rozładowałyby ruch przez nią, więc dziś nie ma dla niej alternatywy: zamknięcie czy ograniczenie dojazdu spowoduje tylko większe korki w szczycie. Bo poza szczytem już dziś jest spokojną ulicą, tylko źle remontowana nawierzchnia powoduje hałas.	będzie miała znaczenie sama przebudowa ulicy (zwężenie jezdni, remont nawierzchni jezdni i chodników i wprowadzenie zieleni); ona jest największą wartością; niekoniecznie będzie nią całkowite wyłączenie z ruchu ogólnego, które generuje niewątpliwie nowe koszty społeczne, dotyczące szerszej grupy niż wyłącznie użytkownicy i użytkowniczek. Dotyczy to w szczególności innych sąsiednich ulic. Niezależnie od tego oba warianty są skonstruowane elastycznie, tzn. w taki sposób, że w zależności od przyszłej sytuacji ruchu ulicznego, która zaistnieje po przebudowie ulicy, będą możliwe do zastosowania różne sposoby organizacji ruchu – z wyłączeniem ruchu ogólnego i z jego pozostawieniem.
2	Gdzie ma się podzielić ruch samochodów przy zamknięciu dla niego przedmiotowego odcinka?	
3	Jeśli ulicą Szczytnicką mają jeździć autobusy miejskie – linia 111 – to trudno będzie ją zamknąć skutecznie dla ruchu aut albo ograniczyć tam ruch samochodów tylko do dostawców i mieszkańców i mieszkańek. Na pewno należy uniemożliwić	



	parkowanie na chodnikach i częściach ulicy przeznaczonych dla pieszych.	
4	Nie można zamknąć ul. Szczytnickiej dla aut. Nasze miasto jest za bardzo zakorkowane, aby robić tu deptak.	
5	W żadnym wypadku nie zamykać ul. Szczytnickiej dla ruchu samochodowego, nasilenie wcale nie jest takie duże w porównaniu z głównymi ulicami. Część ruchu i tak przechodzi przez okoliczne ulice, które podczas remontu były całkowicie zablokowane poprzez "kumulację" samochodów.	
6	Dla mieszkańców ulic: Ładna, Piwna, Reja to będzie drogowy horror. W ogóle okoliczne uliczki, po których miałyby się odbywać przejeżdżający ruch samochodów z ul. Szczytnickiej... zakorkuje je, spowoduje, że kierowcy, którzy jeździli ul. Szczytnicką, będą krążyć po wąskich uliczkach w koło. by z powrotem wrócić na swoją trasę. Boczne uliczki, takie jak Ładna i Piwna, są to uliczki lokalne i dla lokalnych mieszkańców i mieszkanki, ze spokojnym obecnie ruchem samochodowym, gdzie są	



	sklepy, punkty usługowe i panuje ogólnie kameralna atmosfera.	
7	Uważam, że należy pogodzić interesy mieszkańców ul. Szczytnickiej i ul. Ładnej. Ruch samochodowy powinien być w jedną stronę (do centrum) ulicą Szczytnicką, a w stronę pl. Grunwaldzkiego – ulicą Ładną. Komunikacja miejska – w obie strony ulicą Szczytnicką.	
8	Ruch jest już ograniczony i mniej uciążliwy niż 15–20 lat temu, kiedy mieszkańcy i mieszkanki nie mieli się gdzie wypowiedzieć. Teraz jest dużo lepiej, a jest to ważna arteria.	
9	Oczekujemy, by stworzono i wdrożono projekt, który nie spowoduje zwiększenia ruchu na lokalnych ulicach zanim zostaną podjęte wiążące decyzje dot. ul. Szczytnickiej. Jeśli projektantom i pomysłodawcom chodzi o poprawę jakości życia mieszkańców i mieszkanek (jednej ulicy), nie może się to odbywać kosztem innych, a mówimy tu o obszarze ulic, nie tylko o Ładnej, Piwnej i Benedyktyńskiej, ale też o Grunwaldzkiej, Reja, Sępa-Szarzyńskiego, Miłej i	



	Górnickiego. Ul. Szczytnicka tworzy naturalny ciąg od ul. Wyszyńskiego w stronę Wielkiej Wsypy i dla transportu tranzytowego z północy do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia; jej zamknięcie dla ruchu samochodowego miałoby katastrofalne skutki dla okolicy. Mieliśmy taką sytuację w trakcie remontu torowiska latem 2024 r. kiedy ruch tranzytowy został przeniesiony na ulice Benedyktyńską, Ładną i Piwną. Dochodziło wtedy tam do wielu niebezpiecznych sytuacji – stłuczek, nieraz było blisko potrącenia przechodniów. Przy Ładnej na każdym kroku są bardzo lubiane przez mieszkańców i mieszkanki sklepy i punkty usługowe: spożywczy, warzywniak itd. Co z nimi będzie, jeśli ul. Ładna przejmie ruch samochodowy z ul. Szczytnickiej I nie będzie jak podjechać autem dostawczym? Przecież jest dużo węższa.	
10	Zdecydowanie przeciwny jestem ograniczeniu tranzytu ul. Szczytnicką.	



	To ulica, która swoją szerokością jest do tego przystosowana. Wyłączenia jej z ruchu przekieruje ruch na ulice o charakterze osiedlowym, takie jak Piwna i Ładna. Są one wąskie, samochody zaparkowane są na jezdni, ludzie przechodzą z jednej strony ulicy na drugą praktycznie wszędzie, chodząc od sklepu do sklepu. W pobliżu są szkoły i przedszkola. A ogródki na ul. Szczytnickiej, z tramwajem na plecach, jasne... Od października do maja też nie będzie ruchu jak nie będzie ogródków?	
11	Jako mieszkanka ul. Ładnej chciałam zwrócić uwagę na zagrożenie dla mieszkańców i mieszkanki związane ze zwiększonym ruchem samochodowym, mieszkańcy i mieszkanki tych małych uliczek od kilkudziesięciu lat robią zakupy w sklepach po obu stronach ulicy, przemieszczają się przez nią, niespecjalnie przejmując się jadącymi samochodami, z drugiej strony samochody dostawcze czy śmieciarki nie raz, nie dwa blokują cały ruch na ulicy, jest to akceptowalne przy małym ruchu, a	



	co jeśli ruch będzie większy, zakorkuje się cała okolica. Wspomnę też o miejscach parkingowych – co z nimi? Powstał jeden, teraz buduje się drugi budynek, gdzie te wszystkie samochody mają parkować?	
12	Piszecie państwo, że ta przebudowa to dla dobra mieszkańców i mieszkanki, przedsiębiorców i przedsiębiorczyń z ul. Szczytnickiej, tylko zapominacie, że na tej ulicy nie ma tradycji deptaka, kto ma z niego korzystać? 1. Jak podejrzewam, mieszkańcy i mieszkanki woleliby wyremontowane podwórka, gdzie mogliby usiąść na ławeczce, w cieniu drzewa, a nie – w ogródku knajpek z jeżdżącymi za plecami tramwajami i autobusami; 2. Może turyści – przecież dla nich to żadna atrakcja – raczej szybko chcą przejechać z Ostrowa do ZOO? 3. Młodzież – jak będą chcieli gdzieś wyjść, to pojadą do Rynku, gdzie mają większy wybór knajpek. Jak do tej pory, nie widać, żeby jakieś knajpki czy nawet sklepy zdobyły serca okolicznych mieszkańców i	



	mieszkanek, raczej wszystkie świecą pustkami i miałyby to zmienić ograniczenie ruchu? Raczej naraziłoby ludzi, przekonanych, że są na deptaku, na niebezpieczne spotkanie z tramwajem czy dostawczakiem.	
13	Protestuję przeciwko przerzuceniu ruchu samochodowego z ul. Szczytnickiej na okoliczne uliczki, które i tak są obciążone przez samochody mieszkańców i mieszkanki, których w najbliższym czasie przybędzie. Uliczki te są wąskie, małe, jednokierunkowe, nieprzystosowane do dużego ruchu. Zamknięcie ul. Szczytnickiej dla samochodów zakorkuje całą okolicę, utrudni życie mieszkańcom i mieszkankom pobliskich ulic, a myślę, że też mieszkańcom i mieszkankom ul. Szczytnickiej.	
14	Najlepiej zamknąć ulicę całkowicie, a mieszkańcom i mieszkankom zakazać jeździć samochodami, żeby innym nie hałasowali pod oknami.	
15	Powinien zostać wdrożony wariant 2 (dostosowanie ulicy dla wszystkich),	Wyjaśnienie



	można pokusić się tam o sygnalizację świetlną, jeśli ktoś nie potrafi rozglądać się na pasach, żeby bezpiecznie i uważnie pokonać drogę. Nie robić tam kolejnego deptaka, bo korki będą jeszcze większe! Jak ktoś chce podreptać, to od tego są okoliczne parki i rynek. Przydałyby się miejsca postojowe tylko dla dostaw, bo nie ma tam jak dostarczyć towarów do sklepów.	Opracowane zostaną dwa warianty projektu. W projekcie zakłada się wyznaczenie miejsc postojowych dla dostaw. W obu wariantach uwzględnia się rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo i komfort na ulicy. Nie planuje się wprowadzenia sygnalizacji świetlnej na ulicy. Nie zakłada się projektowania ulicy Szczytnickiej jako deptaka.
16	Mieszkam przy omawianym fragmencie ul. Szczytnickiej i nie życzę sobie ogródków knajp pod oknem ani zwężeń jezdni, bo to korki tylko spowoduje. Jedyne co można by było zrobić na naszej ulicy, to wymienić kostkę brukową na asfalt i wyciszyć torowisko. Choć jest tu bardzo wąsko – przydałyby się bezpłatne miejsca parkingowe wzdłuż ulicy. Rowerów tu nie ma, więc proszę nie projektować ścieżek rowerowych, a potencjalnych zabójców pędzących na rowerach elektrycznych pod żadnym pozorem nie wolno wpuszczać na chodnik. Od tego mają ulice! Rekomendację 3 to	Wyjaśnienie Torowisko zostało już wyremontowane i wyciszone. Wymiana kostki na asfalt nie jest możliwa ze względu na ochronę konserwatorską ulicy Szczytnickiej. Miejsca parkingowe zostaną wyznaczone dla dostaw. Ulica zostanie zaprojektowana w dwóch wariantach, wariant B koncepcji zakłada wyznaczenie wydzielonej drogi dla rowerów, tak by zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich użytkowników i użytkowniczek ulicy.



	chyba pisał ktoś, kto nigdy tu nie był nawet. Tu jest spokojny ruch i nie trzeba go uspokajać.	
--	--	--

Opinie dotyczące procesu konsultacyjnego

L.p.	Opinia	Odpowiedź Wydziału Partycypacji Społecznej i Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich
1	Jest to przedstawione w nieczytelny sposób, rekomendacje nie są pogrupowane tematycznie, czasem jest coś o koncepcji B, czasem o A, czasem – ogóły. Rekomendacje nie są powiązane i wynikowe. Kto to pisze w tak niedostępny sposób?	Wyjaśnienie Sposób prezentacji rekomendacji jest zawsze wynikiem pewnego kompromisu redakcyjnego. Rekomendacje są wynikiem rozmów przeprowadzonych podczas narady i są logicznie uporządkowane.
2	Niestety z tych rekomendacji niewiele wynika, są zbyt ogólne. Jedyne konkrety dotyczą dodatkowego przejścia dla pieszych i konieczności przeniesienia przystanku.	Wyjaśnienie Rekomendacje zostały sformułowane jako odpowiedź na konkretne zagadnienia omawiane podczas narady, w tym m.in. kwestie dodatkowego przejścia dla pieszych i przeniesienia przystanku.
3	Brak w rekomendacjach informacji, czy ulica zachowa swoją obecną funkcję – absolutnie nie powinno się jej	Wyjaśnienie Zgodnie z komentarzem do Rekomendacji 4, podjęto decyzję, by



zweźać czy budować nadmiarowej infrastruktury rowerowej. Zamiast niej – miejsca parkingowe lub ogródki kawiarni. Powinno się wpłynąć na poprawę komfortu mieszkańców ulicy Szczytnickiej, w tym – zadbać o ograniczenie hałasu (wymiana kostki brukowej na asfalt, jeśli to możliwe, dobrze wygłuszone torowisko). Przydatne by było doświetlenie przejść dla pieszych, nasadzenia krzewów czy stojaki rowerowe (w małej ilości – adekwatnej do prognozowanego niewielkiego ruchu rowerowego).	zaprojektować oba warianty koncepcyjne ulicy bez rozstrzygania, czy dopuszczony będzie ruch ogólny samochodów. Niemniej oba warianty są skonstruowane elastycznie, tzn. w taki sposób, że w zależności od przyszłej sytuacji ruchu ulicznego, która zaistnieje po przebudowie ulicy, będą możliwe do zastosowania różne sposoby organizacji ruchu – zarówno z wyłączeniem ruchu ogólnego jak i jego zachowaniem. Jeden z wariantów zakłada zaprojektowanie dwukierunkowej drogi dla rowerów po stronie południowej, tak, by połączyła istniejącą już infrastrukturę rowerową. Wydzielona droga dla rowerów, jako pożądana przez mieszkańców była ważnym i często pojawiającym się tematem w czasie konsultacji. Torowisko zostało już wyremontowane i wyciszone. Wymiana kostki na asfalt nie jest możliwa ze względu na ochronę konserwatorską ulicy Szczytnickiej.
---	--



		Oba warianty zakładają wprowadzenie zieleni oraz miejsc na ogródki gastronomiczne i czasowe miejsca postojowe dla dostaw. Dodatkowo zaprojektowane zostanie oświetlenie całej ulicy i elementy małej architektury takie jak stojaki rowerowe czy siedziska, kosze.
4	Wypowiedzi podczas narady wydają mi się bardzo jednostronne, wręcz tendencyjne.	Wyjaśnienie Podczas narady każda osoba miała prawo się wypowiedzieć, nie było żadnych ograniczeń ani regulacji w tym zakresie.

Opinie dotyczące konkretnych rekomendacji

L.p.	Opinia	Odpowiedź Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Rekomendacja 1 Jako mieszkaniec ul. Szczytnickiej poprawę jakości życia widzę w: równych chodnikach, cichej nawierzchni asfaltowej i wyciszonym torowisku, dobrym oświetleniu i niebudowaniu ławeczek dla meneli. Zwężanie jest tu niewskazane.	Wyjaśnienie Dla Rekomendacji 1 W ramach koncepcji powstaną dwa warianty zagospodarowania ulicy. Przede wszystkim istotne będzie poszerzenie chodników, z miejscowym wprowadzeniem pasów zieleni, które mogą być przeplatane ławeczkami. Miejsca dla pieszych



Rekomendacja 3 Całkowicie do odrzucenia, bo jest szkodliwa dla mieszkańców i mieszkańek miasta. Rekomendacja 4 Ograniczenie? Czy pisał to ktoś pijany? Ruch na ulicy jest niewielki i nie wymaga uspokajania (samo stwierdzenie "uspokojenie ruchu" to jakiś ponury żart). Rekomendacja 5 Oświetlenie i lampy jak najbardziej. Ławki? Stojaki? Komuś za bardzo weszła gra w Sim City... Droga rowerowa jest tu zbędna. Ruch rowerowy jest szczątkowy. Ślepa wiara w budowę infrastruktury i magiczne przyciąganie tu nie da. Punkt do wywalenia, bo infrastruktura rowerowa jest zbędna.	będzie zatem w każdym wariantcie więcej niż obecnie. Dzięki przeniesieniu ruchu samochodowego na obecne wyciszone torowisko zmniejszy się hałas. Dla Rekomendacji 3 i 4 Na ulicy już obecnie obowiązują ograniczenia prędkości do 30 km/h (tzn. strefa tempo 30) oraz zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 tony, z wyłączeniem pojazdów obsługi technicznej i komunikacji zbiorowej. Zgodnie z komentarzem do Rekomendacji 4 narady obywatelskiej, podjęto decyzję, by oba warianty koncepcyjne ulicy zaprojektować, zakładając, że dopuszczony będzie ruch ogólny samochodów. Dla Rekomendacji 5 Ławki i stojaki zostały ocenione zarówno przez Projektantów, jak i uczestników i uczestniczki konsultacji i narady jako potrzebne.
--	--



		Jeden z wariantów zakłada zaprojektowanie wydzielonej drogi dla rowerzystów – po południowej stronie. Pozwoli to połączyć istniejącą infrastrukturę przy biurówcach GreenDay oraz na ul. Skłodowskiej-Curie. Potrzeba zaprojektowania drogi rowerowej była wyrażana wielokrotnie podczas konsultacji.
2	Rekomendacja nr 10 powinna zostać wykonana już na tym etapie i być zaprezentowana na naradzie.	Wyjaśnienie Ze względu na to, że zgodnie z komentarzem do Rekomendacji 4, na obecnym etapie nie zakłada się ograniczenia ruchu ogólnego pojazdów na ulicy, a więc tym samym – zostanie zachowana istniejąca organizacja ruchu, to niepotrzebne jest wprowadzenie zmian zaproponowanych na naradzie dla wariantu z zamknięciem ruchu ogólnego. Przebudowa ulicy będzie miała zasadnicze korzyści dla jakości życia mieszkańców i mieszkanek oraz komfortu użytkowników i użytkowników – zwężenie jezdni, remont nawierzchni jezdni i
3	Zwracam się z prośbą o uwzględnienie w rekomendacji 10 także fragmentu ul. Grunwaldzkiej od ul. Reja do wspomnianej ul. Ładnej, gdyż na tym fragmencie ruch także byłby wzmożony.	
4	Osobiście nie zgadzam się z rekomendacją 10 , ponieważ uważam, że remont ul. Szczytnickiej powinien wiązać się z likwidacją drogi dla samochodów i pojazdów ciężarowych (bez pojazdów komunikacji zbiorowej) w	



	kierunku katedry, a ten ciąg komunikacyjny powinien zostać przeniesiony na ul. Ładną i ul. Piwną, przy zachowaniu bezpieczeństwa na niej (np. budowa progów zwalniających, czy też wysepek wymuszających wykonywanie slalomu przez kierowców, co spowolni prędkość ich przejazdu).	chodników i wprowadzenie zieleni – są największą wartością, a niekoniecznie jest nią całkowite wyłączenie z ruchu ogólnego, które generuje niewątpliwie nowe koszty społeczne, dotyczące szerszej grupy niż wyłącznie bezpośredni użytkownicy i użytkowniczki. Dotyczy to w szczególności innych sąsiednich ulic. Niezależnie od tego oba warianty będą skonstruowane elastycznie, tzn. w taki sposób, że w zależności od sytuacji ruchu ulicznego, która zaistnieje po przebudowie ulicy, będą możliwe do zastosowania różne sposoby organizacji ruchu – z wyłączeniem ruchu ogólnego i z jego pozostawieniem.
--	---	---

Opinie zawierające pytania ogólne

L.p.	Opinia	Odpowiedź Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Brak jakichkolwiek informacji o planowanej zieleni (Czy będą drzewa? Czy tylko zieleń niska i średnia? Co z ewentualną retencją wody – z ulicy, chodników, dachów?).	Wyjaśnienie Szczegółowe rozwiązania, w tym dobór gatunków i układ nasadzeń, zostaną przedstawione na etapie projektu. Niemniej wprowadzenie zieleni, w tym



		zieleni wysokiej, jest jednym z bazowych założeń projektu.
2	Brak informacji, co z ewentualnymi miejscami parkingowymi – obecnie nie można parkować na tej ulicy i tak powinno pozostać.	Wyjaśnienie Przewiduje się wyznaczenie miejsc postojowych jedynie dla dostaw – na postój czasowy.
3	Koncepcja wydzielonych osobno ciągów pieszych i rowerowych może być trudna do realizacji ze względu na ograniczoną szerokość ulicy (jedynie 15 m), tym bardziej, że wymogi rowerowe we Wrocławiu są mocno rozbudowane, a pozostałe elementy ulicy nie mają tak mocnego trzymania. Czy w czasie projektowania ulicy zostaną wzięte pod uwagę te standardy, opisane w Zarządzeniu nr 2785/20 Prezydenta Wrocławia z dnia 20 marca 2020 r.?	Wyjaśnienie Projekt będzie opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi, w tym między innymi wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury dotyczącymi projektowania dróg oraz lokalnymi standardami. Ostateczne rozwiązania będą musiały być dostosowane do lokalnych warunków i przekroju ulicy.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

W odpowiedzi na rekomendacje wypracowane w ramach narady obywatelskiej i opinie mieszkańców i mieszkanek, dotyczące między innymi poprawy jakości przestrzeni, uspokojenia ruchu samochodowego czy wprowadzenia zieleni, **zostaną opracowane dwa warianty koncepcji projektu.**

Pierwszy będzie zgodny z koncepcją A przedstawioną na naradzie (układ trójnawowy symetryczny – obustronne szpalery drzew) oraz drugi, zgodny z koncepcją B (szpaler po północnej stronie, dwukierunkowa droga dla rowerów po południowej stronie). Oba warianty zostaną zaprojektowane z uwzględnieniem pozostawienia ogólnego ruchu samochodowego.

Projektantka opracuje rozwiązania zgodne z obowiązującymi przepisami i standardami projektowymi. Prace nad dwoma wariantami projektu koncepcyjnego mają zakończyć się w IV kwartale 2025 r., by z początkiem 2026 r. było możliwe ogłoszenie przetargu na opracowanie projektu budowlanego dla jednego wariantu. Rozpoczęcie przebudowy ulicy planowane jest na 1. połowę 2027 r.

Co się zmieniło dzięki konsultacjom?

Uczestnicy i uczestniczki narady obywatelskiej zaproponowali 10 rekomendacji dotyczących układu ruchu na ulicy Szczytnickiej. Rekomendacje zostały skomentowane przez Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Na tym etapie **przyjęto sześć rekomendacji**. Trzy w pełni, natomiast trzy pozostałe zostały przyjęte przez Urząd Miejski Wrocławia, jednak ich wprowadzenie do finalnego projektu zmian na ulicy Szczytnickiej będzie



zależać od pozytywnej opinii **Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków**.

Kolejne **cztery rekomendacje zostaną dokładnie przeanalizowane** na etapie tworzenia planów realizacyjnych i mogą być przedmiotem kolejnych konsultacji z mieszkańcami i mieszkankami. Wydział Mobilności Miejskiej odniósł się także do zdania odrębnego zgłoszonego przez jedną z uczestniczek narady obywatelskiej.

32 opinie zgłoszone za pomocą formularza internetowego zostały wyjaśnione, gdyż ich rozstrzygnięcie może nastąpić na etapie projektowym lub wykraczały poza konsultowany zakres konsultacji.

Refleksja inicjatorów konsultacji

Konsultacje społeczne pokazały, jak **zróżnicowane są potrzeby mieszkańców i mieszanek** w odniesieniu do ul. Szczytnickiej. Temat budzi duże zainteresowanie zarówno wśród zwolenników ograniczenia ruchu samochodowego, jak i tych, którzy uważają ul. Szczytnicką za ważny element układu drogowego osiedla.

Wskazano, że **zmiany muszą uwzględnić potrzeby mieszkańców i mieszanek także ulic sąsiednich**, by nie pogorszyć ich warunków życia.

Wśród postulatów pojawiały się głosy za uporządkowaniem przestrzeni, poprawą estetyki i bezpieczeństwa oraz komfortu pieszych i rowerzystów, ale także za zachowaniem funkcjonalności ulicy. Pojawiło się wiele opinii dotyczących dostaw, parkowania, standardów rowerowych czy tożsamości ulicy.

Dzięki konsultacjom poznaliśmy lokalne uwarunkowania i codzienne doświadczenia mieszkańców i mieszanek, co stanowi **doskonałe uzupełnienie wiedzy dla projektantów**.



Partnerzy lokalni

Za udostępnienie przestrzeni na spotkania konsultacyjne oraz wsparcie dziękujemy Miejskiej Bibliotece Publicznej im. Tadeusza Różewicza we Wrocławiu – prowadzącej Filię nr 29.

Za zaangażowanie w spotkania konsultacyjne oraz wsparcie promocyjne dziękujemy Radzie Osiedla Plac Grunwaldzki oraz Centrum Aktywności Lokalnej Plac Grunwaldzki ODNOWA.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

Wsparcie merytoryczne: Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia (byłe Biuro Zrównoważonej Mobilności)

Realizacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Opracowanie raportu: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały 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 miasto spotkań





Wrocław, 25.07.2025 r.