



Jak odnowić ulicę Szczytnicką? II etap

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

Załącznik nr 1 – Notatka z losowania uczestników i uczestniczek narady obywatelskiej	2
Załącznik nr 2 – Notatki ze spotkań narady obywatelskiej	4
Notatka ze spotkania narady obywatelskiej dotyczącej przebudowy ul. Szczytnickiej	4
Notatka ze spotkania narady obywatelskiej dotyczącej przebudowy ul. Szczytnickiej	7
Notatka ze spotkania narady obywatelskiej dotyczącej przebudowy ul. Szczytnickiej	16
Załącznik nr 3 – Zestawienie e-formularza opinii	22
Załącznik nr 4 – Zdanie odrębne uczestniczki narady obywatelskiej	29



Załącznik nr 1 – Notatka z losowania uczestników i uczestniczek narady obywatelskiej

W dniu 6 maja 2025 r. o godzinie 10.00 w siedzibie Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich – realizatora narady – odbyło się losowanie uczestników i uczestniczek narady obywatelskiej dotyczącej przyszłości ul. Szczytnickiej we Wrocławiu. Losowanie przeprowadzono zgodnie z obowiązującym 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 5 osób mieszkających przy ul. Szczytnickiej (na odcinku między ul. Miłą a ul. Reja),
- 4 przedstawicieli przedsiębiorstw działających przy ul. Szczytnickiej,
- 3 przedstawicieli lokalnych organizacji pozarządowych i ruchów społecznych,
- 1 osobę wyznaczoną przez Radę Osiedla Plac Grunwaldzki.

W pierwszej kolejności zakwalifikowano 4 firmy działające przy ul. Szczytnickiej, które zgłosiły swój udział – wszystkie zostały włączone do składu Narady.

Następnie zakwalifikowano 3 lokalne organizacje pozarządowe i ruchy społeczne, których działalność związana jest z tematyką Narady i które posiadają siedzibę lub oddział we Wrocławiu. Wszystkie zgłoszenia zostały uwzględnione.

Przedstawiciel Rady Osiedla Plac Grunwaldzki zostanie wyznaczony bezpośrednio przez Radę.



W dalszej części odbyło się losowanie 13 osób mieszkających we Wrocławiu:

- Spośród mieszkańców ul. Szczytnickiej (odcinek Miła–Reja) wylosowano 5 osób: 3 kobiety i 2 mężczyzn, z zachowaniem różnorodności wiekowej.
- Spośród mieszkańców innych części miasta wylosowano 8 osób: 4 kobiety (2 w wieku 31–64 lata, 2 w wieku 16–30 lat) oraz 4 mężczyzn (po jednym w przedziałach 16–30, 31–64 oraz powyżej 65 lat).

Realizator Narady skontaktuje się e-mailowo oraz lub telefonicznie z osobami wylosowanymi w celu uzyskania ostatecznego potwierdzenia udziału. W przypadku ewentualnych rezygnacji do 9 maja 2025 r. możliwe będzie przeprowadzenie dodatkowego losowania.

Przebieg losowania obserwowała przedstawicielka Wrocławskiej Rady Działalności Pożytku Publicznego, która nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń do jego przebiegu.

Pełny zapis losowania dostępny jest na kanale YouTube organizatora narady.

Aktualizacja [9.05.2025]:

W związku z rezygnacją 3 osób z udziału w naradzie, zgodnie z regulaminem przeprowadzono losowanie uzupełniające.

8 maja zrezygnowały dwie osoby:

- mężczyzna w przedziale wiekowym 31-64, zamieszkały w pozostałej części Wrocławia – wybrano jedną osobę spełniającą te kryteria demograficzne;
- kobieta w przedziale wiekowym 31-64, zamieszkała przy ul. Szczytnickiej – wybrano jedną osobę, lecz bez uwzględnienia kryterium płci.



9 maja zrezygnowała kolejna osoba z puli kobiet w przedziale wiekowym 31-64 zamieszkała w pozostałych częściach Wrocławia – wybrano kolejną osobę spełniającą te kryteria demograficzne.

Pełen zapis losowania dodatkowego jest dostępny [na kanale YouTube organizatora narady](#).

Załącznik nr 2 – Notatki ze spotkań narady obywatelskiej

Notatka ze spotkania narady obywatelskiej dotyczącej przebudowy ul. Szczytnickiej

Data spotkania: 10 maja 2025 r.

Liczba osób uczestniczących: 14

Agenda spotkania:

1. Wprowadzenie (FEPS):
 - a. Przywitanie osób uczestniczących
 - b. Przedstawienie ekspertów i ekspertek
 - c. Przypomnienie celu narady
 - d. Omówienie zasad dyskusji oraz metody wybierania rekomendacji
 - e. Przedstawienie osób uczestniczących.
2. Prezentacja Wrocławskich Inwestycji o założeniach Narady
3. Prezentacja Biura Zrównoważonej Mobilności dotycząca badań ruchu
4. Prezentacja oraz komentarz Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków dotyczący wytycznych dla ul. Szczytnickiej (przedstawiciele DWKZ)
5. Dyskusja nad prezentacjami.
6. Prezentacja firmy projektowej Budotechnika podsumowująca 1 etap konsultacji oraz założenia projektu

W trakcie dyskusji pojawiły się następujące pytania:

- Z którego roku jest fotografia i kiedy została puszczone tędy linia tramwajowa?



- Czy to będzie przebudowa gruntowna, sieci kanalizacyjne itp. czy tylko nawierzchnia? Co się stanie z nowym torowiskiem?
- Czy konserwator bardzo chce zachować kostkę brukową? Dla większości uczestników ruchu jest to przeszkoda. Ruch rowerowy i pieszy jest bardzo duży.
- Czy były badania co na wypadek zamknięcia ruchu na czas remontu, jakie zmiany muszą nastąpić? Kierowcy, mieszkańcy mieli utrudniony dostęp do dotarcia do domu.
- Czy jest taka opcja, że prywatny właściciel budynku, nie wyrazi zgody na rozwieszenie trakcji tramwajowej? Trakcja już wisi, lepsza wisząca trakcja niż stojące słupy, ponieważ psują krajobraz ale i zabierają miejsce
- Czy to będzie typowy deptak czy coś innego?
- Temat pozostawienia kostki. Ona tworzy największy hałas. Czy po remoncie coś się zmieni? Czy to kwestia wielkości kostki czy raczej ułożenia?
- Jak wygląda procedura konserwatorska, jak urzędowo to będzie dalej funkcjonowało?
- Co w momencie kiedy jest veto konserwatora, a miasto upiera się że chce przeprowadzić renowację? Jak wyglądają takie procedury?
- Ruch ciężki, jaka to jest część ruchu? Jakie jest ograniczenie ciężaru na Szczytnickiej?
- Jak będzie egzekwowany zakaz wjazdu w ten rejon? Ludzie często lekceważą, a to kwestia nie tylko samej Szczytnickiej?
- W którym miejscu wariantu A znajdą się rowerzyści? Projektant musiał jakoś ich uwzględnić, ponieważ mimo wszystko nie da się ich wyeliminować z ruchu drogowego
- Zieleń. Koncepcja uwzględnia, jak rozumie, zieleń w konstrukcji alei. Po całej długości ulicy. Czy to pewne że będzie zieleń tam gdzie uwzględnia to koncepcja?



- Chodniki. Czy to będzie kostka szlifowana a nie łupana? Jego zdaniem, pod wieloma względami, o wiele lepsza szlifowana niż łupna.
- Jaki jest pomysł na chodnik skoro po remoncie piesi dalej będą mieć tyle samo miejsca? Skoro w planach jest jeszcze tworzenie ogródków / struktur roślinnych
- Jak szeroki jest chodnik w najwęższym miejscu?
- Czy w czasie projektowania uwzględniono rzeczy takie zagrożenia jak wypadki tramwajowe? Jak rozwiązać taki problem jak będą ogródki działkowe a tramwaj będzie trzeba podnieść żurawiem samochodowym?
- Jak będzie wyglądać roślinność w momencie kiedy dotyczyć ona będzie prywatnego właściciela kamienicy? Czy właściciel i tak będzie musiał zamontować roślinność na elewację?
- Czy w każdej z tych opcji remontu będzie dopuszczony ruch samochodowy po torowisku?
- Do wariantu B. Co z rowerzystami którzy jadą w drugą stronę? Dwu kierunkowy musi być szerszy a zakłada się węższy pas ruchu rowerowego
- Czyli nie jest na razie rozstrzygnięte czy będzie jedno czy dwukierunkowy pas rowerowy? Jeżeli takie coś będzie miało miejsce, czyli będzie dwukierunkowy pas, to stanie się to kosztem szerokości chodnika?
- Kwestia nasłonecznienia roślin. Czy wprowadzenie markiz (struktury roślinne) nie ograniczy jeszcze bardziej dostępu do słońca? Czy ta przestrzeń nie będzie jeszcze bardziej zacieniona?
- Na razie są dwa warianty, ale czy członkowie narady mogą skonstruować własny komplet działań będący kompromisem między wymienionymi koncepcjami? Czyli stworzenie wariantu czwartego, coś co nie jest w 100% ani wariantem A, B, ani C?



- Co w momencie hałasu w kawiarenkach na zewnątrz, czy nie będzie to tworzyć problemu dla mieszkańców?
- A może zrobić z sSzczytnickiej ulice jednokierunkową?
- Droga czy miejsce? Jest tam dużo hałasu, duży tłok. Na ulicy ładnej można zrobić takie ogródki. Czy najlepszym rozwiązaniem nie będzie skupienie na jak największej przepustowości drogi?
- Jaka jest przeżywalność roślinności w takich warunkach? Chodzi m.in. o dopływ wody
- Plac którym kończy się Szczytnicką i Skłodowskiej, czy tam coś się zmieni? Czy w koncepcji jest miejsce żeby się nią zająć?
- Czy wariant zakładający zwężenie ulicy pozwoli na swobodny dojazd wozów starzy pożarnej i służbom utrzymania ruchu MPK na wypadek awarii, np. wykolejenia tramwaju?

Notatka ze spotkania narady obywatelskiej dotyczącej przebudowy ul. Szczytnickiej

Data spotkania: 17 maja 2025 r.

Liczba osób uczestniczących: 12

1. Wprowadzenie (FEPS)
 - Podsumowanie pierwszego dnia narady
 - Przedstawienie planu pracy na dzień drugi
2. Prezentacja Biura Zrównoważonej Mobilności
3. Prezentacja Budotechniki
4. Dyskusja
 - Identyfikacja zalet proponowanych koncepcji
 - Identyfikacja wad proponowanych koncepcji
 - Zbieranie propozycji rekomendacji

Pytania do pierwszej prezentacji:



- Jezdnia główna jest szeroka, natomiast ulice boczne są wąskie i jednokierunkowe. Jak planowane zmiany wpłyną na zwiększenie hałasu i natężenia ruchu na tych ulicach? Czy pogorszy się komfort życia mieszkańców oraz warunki prowadzenia działalności handlowej wzdłuż ul. Ładnej? Podczas poprzedniego remontu torowiska sytuacja już ulegała pogorszeniu.
- Jaki procent obecnego ruchu pozostanie na ul. Szczytnickiej podczas jej ewentualnego zamknięcia?
- Jakie są możliwości kontroli, kto będzie miał prawo wjazdu na wybrane odcinki? Czy istnieje możliwość zgłaszania postulatów dotyczących sposobów weryfikacji pojazdów?

Pytania do drugiej prezentacji:

- Czy planowane jest wprowadzenie nowego typu śmietników, który nie figuruje w katalogach miasta?
- Czy rzeczywista szerokość chodników została dokładnie zmierzona? W prezentacji podano, że wynosi 3 metry, co nie odpowiada rzeczywistości – chodniki są węższe i mają nieregularną szerokość.
- Kiedy planowane jest nasadzenie zieleni i kto będzie odpowiedzialny za jej pielęgnację?
- Czy planowana roślinność będzie wymagała wcześniejszego remontu kamienic? Czy mieszkańcy mają możliwość wyboru rodzaju roślinności?
- Jak ma funkcjonować zaproponowany model stojaka rowerowego w kontekście wąskiej ulicy? Czy jego obecność dodatkowo nie zawęzi przestrzeni?
- Czy projektowana ścieżka rowerowa będzie połączona z istniejącymi trasami, czy zakończy się na ul. Szczytnickiej?
- Czy rondo na ul. Benedykta Polaka również zostanie objęte remontem lub zamknięte?



- W rejonie ul. Reja nie zaplanowano przystanku, czy po przebudowie przewidywane jest jego utworzenie, np. dla autobusów zawracających?
- Czy możliwe jest zainstalowanie progu zwalniającego przed przejściem, aby ograniczyć prędkość pojazdów i zwiększyć bezpieczeństwo pieszych?
- Czy planowana ścieżka rowerowa będzie w praktyce użyteczna? Obecnie istnieje wiele przeszkód (krawężniki, tramwaje, inne rowery), a także potrzeba zapewnienia miejsca dla dostawców. Czy nie lepszym rozwiązaniem byłoby poszerzenie chodnika kosztem ścieżki rowerowej, dopuszczając jazdę rowerem jezdnią (dla doświadczonych) i chodnikiem (dla mniej pewnych rowerzystów)?
- Czy konserwator zabytków wyraził zgodę na instalację barierek lub słupków oddzielających chodnik od jezdni?

Praca wspólna:

Ograniczamy ruch czy pozostajemy na zasadach ogólnych?

- Za ograniczeniem ruchu – dla poprawy jakości przestrzeni
Ograniczenie ruchu wpłynie pozytywnie na komfort akustyczny i bezpieczeństwo. Dzięki wyznaczeniu przestrzeni dla rowerzystów i zieleni, ulica stanie się cichsza i bardziej przyjazna dla mieszkańców.
- Głos przedstawicielki uczelni przyrodniczej
Podkreślono, że usuwanie zieleni na rzecz zwiększania przepustowości nie przekłada się na poprawę komfortu użytkowników – wręcz przeciwnie: rośnie hałas i pogarsza się komfort psychiczny mieszkańców.
- Korzyści społeczne z ograniczenia ruchu
Zmniejszenie natężenia ruchu sprzyjać będzie ożywieniu przestrzeni – ludzie chętniej będą z niej korzystać. Pojawią się także pozytywne efekty dla lokalnych biznesów i społeczności.



- Regulacje dotyczące ciężkiego transportu
Postulowano ograniczenie tonażu pojazdów budowlanych i dostawczych – obecnie wiele z nich pojawia się nielegalnie przed godziną 6 rano. Taki ruch powinien być dozwolony jedynie w wyznaczonych godzinach.
- Równowaga między ograniczeniem a płynnością ruchu
Wiele korzyści można osiągnąć bez całkowitego ograniczania ruchu osobowego. Nowe torowisko generuje mniej hałasu, a zwężenie jezdni daje więcej miejsca pieszym, rowerzystom i przedsiębiorcom. Ograniczenie ruchu głównego może jednak spowodować wzrost natężenia na ulicach bocznych – np. korki na rondzie Reagana.
- Skupienie się na ograniczeniu prędkości
Pozostawienie możliwości przejazdu pojazdom osobowym powinno iść w parze z rzeczywistym ograniczeniem prędkości – obecnie kierowcy często lekceważą obowiązujące limity.
- Ograniczenie ruchu poprawia bezpieczeństwo i atrakcyjność
Ograniczenie liczby samochodów zwiększy bezpieczeństwo, poprawi estetykę i atrakcyjność przestrzeni zarówno dla mieszkańców, turystów, jak i lokalnych firm.
- Sprzeciw wobec pełnego ograniczenia ruchu – głos mieszkańca ul. Ładnej
Całkowite zamknięcie ruchu nie jest zasadne. Ul. Ładna jest wąska, a skierowanie tam większego natężenia ruchu zagraża bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. Znajduje się tam więcej małych sklepów niż na ul. Szczytnickiej, więc sytuacja może negatywnie wpłynąć na lokalny handel.
- Za ograniczeniem, ale nie poprzez zakazy
Ruch samochodowy należy ograniczać nie przez bezpośrednie zakazy, lecz poprzez odpowiednie kształtowanie przestrzeni –



zwężenia, nawierzchnie, uspokojenie ruchu. To zniechęci kierowców i zachęci pieszych oraz rowerzystów.

- Zmiana charakteru ulicy zamiast oznakowania

Zamiast stawiać znaki, które często są ignorowane, warto przebudować ulicę w sposób, który naturalnie ograniczy ruch. Jeśli oznakowanie się nie sprawdzi, konieczne będą inne środki.

- Etapowe wdrażanie zmian

Sugerowano wprowadzenie zmian etapami – początkowo ograniczyć ruch za pomocą rozwiązań architektonicznych, a następnie przebudować ul. Ładną tak, by lepiej odpowiadała nowej roli w układzie komunikacyjnym.

- Problemy z ruchem na ul. Ładnej

Zwiększenie ruchu na ul. Ładnej nie rozwiązuje problemu – to wąska, jednokierunkowa ulica. Przykładowo, śmieciarki nie mogą wjechać w podwórkę i blokują ruch, zatrzymując się na ulicy.

- Potencjalne opóźnienia z powodu jazdy po torowisku

czy jazda samochodów po torowisku spowoduje większe opóźnienia w kursowaniu tramwajów lub wpłynie negatywnie na płynność ruchu.

WSPÓLNY PUNKT NA KTÓRE WSZYSCY SIĘ ZGADZAJĄ: ruch powinien być wolniejszy, cichszy, spokojniejszy, zmniejszenie powierzchni ulicy, zmniejszony ruch pojazdów cięższych.

Wariant A (ustalenia grupy)

Plusy:

- Najbardziej przyjazny pieszym – przestrzeń sprzyja zatrzymywaniu się, spacerom, spędzaniu czasu.
- Zieleń jako bufor – wysoka zieleń oddziela pieszych od jezdni i poprawia komfort psychiczny pieszych.



- Estetyka – więcej zieleni oznacza lepszą akustykę, przyjemniejszy, chłodny klimat latem.
- Ożywienie ulicy – obecność pieszych i rowerzystów przyciąga życie miejskie i lokalny biznes.
- Bezpieczny charakter ulicy – spokojniejsza przestrzeń sprzyjająca dzieciom.
- Minusy:
- Brak wydzielonej drogi rowerowej – rowerzyści muszą jechać po torowisku lub jezdni, co w obu przypadkach może być niebezpieczne.
- Potencjalne konflikty – ryzyko kolizji z pieszymi, zwłaszcza jeśli rowerzyści wybiorą chodnik.
- Niepokój o ruch rowerowy – niektórzy postulują wyznaczenie alternatywnych tras rowerowych w okolicy.
- Brak zachęt do przestrzegania prawa – jeśli nie ma infrastruktury rowerowej, ludzie i tak będą jeździć po chodniku.
- Dostawcy – brak przestrzeni na postoje może prowadzić do blokowania torowiska.

Wariant B (ustalenia grupy)

Plusy:

- Obecność wydzielonej infrastruktury rowerowej – bezpieczna i szybka droga dla rowerzystów.
- Poczucie bezpieczeństwa pieszych – szczególnie po stronie bez drogi rowerowej.
- Logistyka dostaw – rowerowi dostawcy mogą korzystać ze ścieżki i docierać do lokali.
- Racjonalne podejście dla ruchu tranzytowego – priorytet przejazdu, nie spędzania czasu.

Minusy:

- Asymetria komercyjna – jedna strona bardziej atrakcyjna.



- Wąska ścieżka – zbyt mała jak na dwukierunkowy ruch rowerowy, zwłaszcza przy dużych prędkościach.
- Zagrożenie dla pieszych – wąski chodnik po stronie rowerowej może być omijany przez użytkowników. Nie tylko tych spacerujących ale i tych którzy wychodzą z bram.
- Niebezpieczeństwo przy zbliżeniu do torowiska – niektórzy rowerzyści mogą bać się jazdy blisko tramwajów
- Zastawianie ścieżki przez dostawców – może stwarzać
- Estetyka – obawy o nieczytelne tablice informujące o możliwych alternatywnych trasach rowerowych, sugerowane przeniesienie informacji o trasach do aplikacji (np. Google Maps).

Wariant C (ustalenia grupy)

Plusy:

- Dużo przestrzeni dla pieszych – 4 metry uważane za wystarczające również dla rowerzystów.
- Możliwość współdzielenia przestrzeni – pieszo-rowerowe ciągi (np. z oddzieleniem słupkami) mogą funkcjonować.
- Ułatwione poruszanie się z kamienic – więcej przestrzeni na manewrowanie i mijanie.
- Potencjał do elastycznego zagospodarowania – możliwość dodania cienkiego pasa zieleni lub ogródków.

Minusy:

- Brak zieleni – negatywnie wpływa na psychiczny komfort, klimat i akustykę ulicy.
- Brak drogi rowerowej – ryzyko mieszania się rowerzystów i pieszych, niebezpieczeństwo przy większych prędkościach.
- Szczytnicka jest nierówna pod względem szerokości chodnika – zmienna szerokość ulicy może powodować trudności przy zachowaniu bezpieczeństwa.



- Brak rozwiązania dla intensywnego ruchu rowerowego – piesi mogą być narażeni na kolizje.
- Brak ochrony wizualnej i dźwiękowej od jezdni – brak zieleni nie tworzy bufora między ruchem a chodnikiem.
- Pytania techniczne – np. o dystans między drzewami, jeśli miałyby zostać wprowadzone.

Dodatkowe propozycje wspólne:

- Wariant A + C: pieszo-rowerowy chodnik z separacją słupkami i cienkim pasem zieleni.
- Alternatywne trasy rowerowe – promowane znakami lub Google Maps.
- Etapowe wprowadzanie zmian, z myślą o bezpieczeństwie i komforcie użytkowników.
- Wszystkie warianty powinny brać pod uwagę realne potrzeby mieszkańców i przedsiębiorców, również dostawców.

Postulaty ogólne (wspólne dla wszystkich wariantów):

- Zachowanie lub wprowadzenie zieleni wysokiej i niskiej jako elementu poprawiającego komfort pieszych, mikroklimat i bezpieczeństwo.
- Zagwarantowanie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników ulicy – niezależnie od warunków pogodowych i poziomu doświadczenia (dzieci, seniorzy, początkujący rowerzyści).
- Zwiększenie czytelności organizacji ruchu – zarówno fizycznie (odseparowanie stref), jak i informacyjnie (czytelne oznaczenia, mapy cyfrowe).
- Zaprojektowanie przestrzeni z uwzględnieniem codziennych potrzeb mieszkańców – zwłaszcza wychodzenia z kamienic, dostaw towarów i przemieszczania się lokalnych przedsiębiorców.



- Rozważenie i wyznaczenie alternatywnych tras rowerowych w pobliżu Szczytnickiej, aby odciążyć główną oś i ograniczyć konflikty pieszo-rowerowe.
- Unikanie rozwiązań prowokujących do łamania prawa – np. jazdy rowerem po chodniku z powodu braku infrastruktury rowerowej.
- Wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu (np. „strefa 30”) oraz elementów spowalniających ruch samochodów tam, gdzie to możliwe.
- Postulaty do wariantu A:
- Utrzymać szerokie strefy piesze z wysoką zielenią oddzielającą pieszych od jezdni i torowiska.
- Zaprojektować „strefy włączania się do ruchu” dla rowerzystów – np. łagodne rampy z chodnika do jezdni.
- Nie prowokować do jazdy po chodniku – rozważyć tymczasowe dopuszczenie współdzielenia chodników pieszo-rowerowo lub jednoznacznie zachęcać do alternatyw.
- Wprowadzić dodatkowe oznaczenia lub kampanię informacyjną dotyczącą alternatywnych tras rowerowych w pobliżu.
- Rozwiązać problem logistyki dostaw – zaplanować zatoki postojowe lub godziny dostaw, by nie blokować torowiska.

Postulaty do wariantu B:

- Zwiększyć szerokość ścieżki rowerowej do bezpiecznego minimum (co najmniej 2,5 m dla ruchu dwukierunkowego).
- Zwiększyć szerokość chodnika po stronie rowerowej – tak, by nie był pomijany i nie stwarzał zagrożenia.
- Zabezpieczyć ścieżkę rowerową przed zastawianiem przez dostawców – poprzez fizyczne bariery lub dedykowane strefy dostaw.
- Unikać asymetrii komercyjnej – projektować przestrzeń tak, by obie strony ulicy były atrakcyjne i dostępne.



- Wprowadzić estetyczne i czytelne oznaczenia tras rowerowych oraz rozważyć ich integrację z aplikacjami nawigacyjnymi (np. Google Maps).

Postulaty do wariantu C:

- Uzupełnić wariant o zielen (nawet w minimalnym zakresie) – np. cienkie pasy zieleni przy krawędzi chodnika lub wzdłuż jezdni.
- Doprecyzować i zabezpieczyć współdzieloną przestrzeń pieszo-rowerową – np. poprzez separację słupkami, pasami kolorystycznymi lub piktogramami.
- Uwaga na szybko jadących rowerzystów – zaprojektować chodniki z myślą o bezpiecznym mijaniu, uwzględniając zmienne szerokości Szczytnickiej.
- Wariant C może być wdrażany tylko przy zapewnieniu alternatywnych tras rowerowych – by uniknąć niekontrolowanego ruchu po chodnikach.

Notatka ze spotkania narady obywatelskiej dotyczącej przebudowy ul. Szczytnickiej

Data spotkania: 31 maja 2025 r.

Liczba osób uczestniczących: 15

Na początku moderator przypomniał prawa uczestników narady oraz poinformował o zmianie w regulaminie. Zaznaczono możliwość zgłaszania zdań odrębnych oraz skorzystania z arbitrażu. Na spotkaniu obecnych było 15 uczestników uprawnionych do głosowania.

Po ogólnym przedstawieniu agendy spotkania omówiono przebieg planowanego głosowania, dzieląc je na rekomendacje niekontrowersyjne i kontrowersyjne, a także na wybór pomiędzy trzema wariantami projektowymi: A, B i C. Spośród uczestników narady wybrano również komisję skrutacyjną.



Rekomendacje niekontrowersyjne

Omówiono i zatwierdzono rekomendacje dotyczące:

1. Harmonizacji potrzeb użytkowników, w szczególności mieszkańców ulicy Szczytnickiej i sąsiednich.
2. Poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników przestrzeni.
3. Poprawy komfortu życia mieszkańców, w tym ograniczenia hałasu.

Na wniosek uczestników doprecyzowano, że rekomendacje muszą uwzględniać interesy mieszkańców ul. Szczytnickiej i okolicznych ulic.

Głosowania nad rekomendacjami 1-3

Przed głosowaniem nad rekomendacją 4 pojawiła się dyskusja, czy nie należy najpierw wybrać wariantu projektowego. Ostatecznie zdecydowano o wcześniejszym głosowaniu nad rekomendacją nr 4.

Zgłoszono zdanie odrębne do rekomendacji nr 4, w którym wskazano, że rekomendacja jest sprzeczna z wcześniejszymi (1-3), ponieważ może skutkować zwiększeniem ruchu na ulicach sąsiednich.

Przed głosowaniem nad wariantami A, B lub C, biuro projektowe omówiło każdy z wariantów.

Rekomendacja 5: Wybór wariantu projektowego (A, B, C):

Moderator poinformował uczestników, że jeżeli któryś z wariantów otrzyma 2/3 głosów osób uprawnionych do głosowania, zostanie przyjęty jako rekomendacja.

Ze względu na brak zrozumienia procedury głosowania powtórzono je jako jawne (14 osób za przeprowadzeniem jawnego głosowania, 1 przeciw).

Wynik jawnego głosowania: A – 8 głosów, B – 6 głosów, C – 1 głos.

Zatem narada rekomenduje dalsze prace nad wariantami A i B.

Po przeprowadzeniu głosowania i ogłoszeniu wyników uczestnicy mieli możliwość zadawania pytań i zgłaszania uwag.

Kolejne rekomendacje i prezentacje



Po przerwie odbyła się prezentacja dotycząca wyników badań spaceru konsultacyjnego po ul. Szczytnickiej, podczas którego uczestnicy wypowiadali się na temat poszczególnych części ulicy

Uczestnicy głosowali jawnie nad kolejnymi rekomendacjami (5-11):

Na zakończenie przypomniano o możliwości zgłoszenia zdania odrębnego, a także o dostępności formularzy. Moderator podziękował uczestnikom za udział.

REKOMENDACJE

1. Przyjęta 15/0/0

Działania realizowane w ramach przebudowy ulicy Szczytnickiej powinny mieć na celu:

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

2. Przyjęta 11/4/0



Przyjęte rozwiązania w zakresie projektu ulicy Szczytnickiej (układu jezdni, małej architektury, roślinności), zastosowanych technologii, przebiegu i harmonogramu prac powinny uwzględniać interesy użytkowników ul. Szczytnickiej i ulic sąsiednich, zwłaszcza mieszkańców i właścicieli lokali handlowych i usługowych, na których wpływ mieć będzie przebudowa ulicy Szczytnickiej.

3. Przyjęta 12/3/0

Wskazane jest uspokojenie ruchu w ciągu ulicy 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.

4. Przyjęta 10/4/1

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

5. Nieprzyjęta. Rozkład głosów: A-8, B-6, C-1.

Jako podstawę dalszych prac projektowych rekomenduje się koncepcję A/B/C.

6. Przyjęta 15/0/0

Rekomenduje się zastosowanie rozwiązań, które podkreślą tożsamość ul. Szczytnickiej, zgodnie z propozycjami przedstawionymi przez projektanta w przekazanych uczestnikom 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 Zaturia kolorystyki kamienic, liternictwa szyldów itp.
- roślinności opartej na motywie ogrodów różanych.

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

7. Przyjęta 15/0/0

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

8. Przyjęta 10/3/2

W przypadku realizacji koncepcji B rekomenduje się:

- zlicowanie powierzchni chodnika i drogi rowerowej z zastosowaniem wtopionego krawężnika;
- oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego wraz ze zróżnicowaniem 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.

9. Przyjęta 10/4/0

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

10. Przyjęta 14/0/0

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.

11. Przyjęta

Za wskazane uznaje się przygotowanie przez Urząd Miejski wariantowych analiz organizacji ruchu samochodowego na okolicznych ulicach po 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.



Załącznik nr 3 – Zestawienie e-formularza opinii

Zachowano pisownię oryginalną.

Pytanie 1: **Jaka jest Twoja opinia na temat wyników narady obywatelskiej?**

Lp.	Opinia
1	Jest to przedstawione w nieczytelny sposób, rekomendacje nie są pogrupowane tematyczne, czasem jest coś o koncepcji B, czasem o A, czasem ogóły. Rekomendacji nie są powiązane i wynikowe. Kto to pisze w tak niedostępny sposób?
2	Niestety z tych rekomendacji niewiele wynika, są zbyt ogólne. Jedyne konkrety dotyczą dodatkowego przejścia dla pieszych i konieczności przeniesienia przystanku. Rekomendacja nr 10 powinna zostać wykonana już na tym etapie i być zaprezentowana na naradzie. Brak jakichkolwiek informacji o planowanej zieleni (czy będą drzewa? czy tylko zieleń niska i średnia? co z ewentualną retencją wody - z ulicy, chodników, dachów?). 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 projektowaniu ulicy będą brane pod uwagę te standardy ? https://baw.um.wroc.pl/UrzadMiastaWroclawia/document/41276/Zarz%C4%85dzenie-2785_20 Brak informacji co z ewentualnymi miejscami parkingowymi - w chwili obecnej nie można parkować na tej ulicy i tak powinno pozostać. Czy możliwe jest wyłączenie tej ulicy z regularnego ruchu samochodowego i pozostawienie jedynie dla komunikacji publicznej, mieszkańców i dostawców (tych ostatnich w określonych godzinach)?
3	Ulica Szczytnicka ma kapitalne historyczne znaczenie komunikacyjne z centrum w kierunku wschodnim i ograniczanie jej funkcji fo partykularnego interesu mieszkańców jest cokolwiek absurdalne. Dodatkowo stanowi główną ulicę dojazdową na kampus uniwersytecki w tym do biblioteki UWr, i biurowców (Green Day). Rozumiem chęć uspokojenia ruchu (który i tak nie jest zbyt wielki przy obecnych arteriach tranzytowych przez most Grunwaldzki i z



	drugiej strony przez ul. Wyszyńskiego oraz niestety mocno zwężoną ul. Sienkiewicza. Zgoda na ograniczenie tonażu (gdyby torowiska były utrzymywane jak w Czechach czy w Niemczech, tramwaj byłby cichy i nie powodował drgań), ale robienie strefy pieszej z ulicy, która od zawsze miała tranzytowo-wyjazdowy charakter i funkcję skończy się komunikacyjną katastrofą, czego doświadczają już wszyscy mieszkańcy, którzy muszą dojechać do domu obok Olimpi. Zamykanie ulic dojazdowych i zrzucanie całego ruchu na jedną arterię to we Wrocławiu balast po komunistycznym planowaniu (wystarczy spojrzeć na przerwane ciągi uliczne na południu miasta). Berlin nie zamyka i nie odcina ulic i pozostał przejezdny nawet dla większych aut. U nas się je zwęża nie licząc się z dojeżdżającym (a sieć komunikacji aglomeracyjnej jest niewystarczająca!) i skutki widać gołym okiem. To, że (tylko w szczycie!) jest ruch na tranzytowej ulicy nie może przeszkadzać tym, którzy sobie przy niej zbudowali kamienice - ulica była tam wcześniej. To przypomina sytuację z podmiejskich wsi, w których nowym właścicielom domów przeszkadza zaczyna, że wieś ma wiejski charakter: zwierzęta, pola, zapach upraw, traktory itp. 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. Bo gładzona kostka, którą jest wyłożona y w oryginalnym stanie byłaby równie cicha a o wiele trwalsza niż asfalt.
4	Gdzie ma się podziąć ruch samochodów przy zamknięciu dla niego przedmiotowego odcinka?
5	Jesli ulica Szczytnicka maja jezdzic autobusy miejskie - linia 111 - to ciezko bedzie ja zamknac skutecznie dla ruchu aut albo ograniczyc tam ruch aut tylko do dostawcow i mieszkancow. Na pewno nalezy uniemozliwic parkowanie na chodnikach / czesciach ulicy przeznaczonych dla pieszych.
6	Ok
7	Nie można zamknąć ul. Szczytnickiej dla aut. Nasze miasto jest za bardzo zakorkowane, aby robić tu deptak.
8	Trzeba pamiętać, że ul Szczytnicka to bardzo ważny ciąg turystyczny pomiędzy 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 miał by być wyłączony to bez takich pojazdów elektrycznych typu melex jak to ma choćby miejsce na Ostrowie Tumskim.
9	Skuteczne ograniczenie ruchu samochodowego na Szczytnickiej jest konieczne, aby metamorfoza miała sens. Należy zadbać, aby zastosowane rozwiązanie było efektywne i egzekwowane, np. poprzez wydawanie identyfikatorów, żeby Szczytnicka nie skończyła jak Szewska.
10	Zwracam się z prośbą o uwzględnienie w rekomendacji 10 także fragmentu ulicy Grunwaldzkiej od Reja do wspomnianej Ładnej, gdyż na tym fragmencie ruch także byłby wzmożony.
11	Ruch samochodowy powinien zostać z tej ulicy całkowicie wyeliminowany.
12	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 .
13	Wariant 2 z dostosowaniem ulicy dla wszystkich powinien zostać wdrożony, można pokusić się tam o sygnalizację świetlną jak 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 podeptać to od tego są okoliczne parki i rynek. Przydały by się miejsca postojowe tylko dla dostaw bo nie ma tam jak dostarczyć towarów do sklepów.
14	Dla mieszkańców ulic Ładna, Piwna, Reja to będzie drogowy horror. W okolicy są dwa przedszkola...obecnie w budowie są dodatkowe dwie kamienice przy Piwnej, która sama w sobie jest wąską ulicą. W ogóle okoliczne uliczki, po których miałby się odbywać przejeżdżający ruch samochodów z ul Szczytnickiej...zakorkuje je, spowoduje, że kierowcy którzy jechali Szczytnicką będą krążyć po wąskich uliczkach w około by spowrotem wrócić na swoją trasę. Czemu uspokaja się ruch na jednej ulicy...na której od dekad nic ciekawego się nie dzieje i nie zadzieje bo jest to ulica przelotowa a generuje się korkowanie oraz zwiększa ruch na bocznych uliczkach. Boczne uliczki takie jak Ładna, Piwna są to uliczki lokalne i dla



	lokalnych mieszkańców ze spokojnym obecnie ruchem samochodowym, gdzie są sklepy, punkty usługowe i ogólnie kameralna atmosfera. Przy Piwnej znajduje się przedszkole i przy skwerze Bocheńskiego drugie, jest to też droga do szkoły dla dużej liczby dzieci które uczęszczają do sp 84 przy ul Górnickiego. Z kim się nie rozmawia to każdy jest przeciwny przeniesieniu ruchu ze Szczytnickiej w okoliczne uliczki. Szczytnicką powinna zostać tak jak jest z tramwajami i normalnym...ew uspokojony ruchem dla samochodów. Wystarczy wyremontować ulice, zastępując kostkę inną nawierzchnią, która nie generuje hałasu - bo aż dziwne, że na Szczytnickiej hałas przeszkadza a na Ładnej czy Piwnej już okolicznym mieszkańcom nie będzie przeszkadzał. Proszę o zostawienie tego tak jak jest obecnie...nie niszczyć nam okolicy Waszymi błędnymi decyzjami!
15	Działania kierunkowe, które wyznacza narada obywatelska są zgodne z moimi przekonaniem, czyli ograniczanie ruchu samochodowego i ciężarowego na tej ulicy oraz promocja transportu zbiorowego na niej. Osobiście nie zgadzam się z rekomendacją 10, ponieważ uważam że remont ulicy 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 ulicę Ładną i Piwną, przy zachowaniu bezpieczeństwa na niej (np. budowa progów zwalniających, czy też wysepek wymuszających wykonywanie slalomu przez kierowców, co spowolni ich prędkość przejazdu)
16	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.
17	Brak w rekomendacjach informacji czy ulica zachowa swoją obecną funkcję - absolutnie nie powinno się jej zwężać, czy budować nadmiarowej infrastruktury rowerowej. Zamiast infrastruktury rowerowej miejsca parkingowe lub ogródki kawiarni. Powinno się wpłynąć na poprawę komfortu mieszkańców ulicy Szczytnickiej, w tym 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)
18	Ruch jest już ograniczony i mniej uciążliwy niż 15-20 lat temu, kiedy mieszkańcy nie mieli się gdzie wypowiedzieć. Teraz jest dużo lepiej, a jest to ważna arteria. Wypowiedzi podczas narady wydają mi się bardzo jednostronne, wręcz tendencyjne
19	Mieszkam przy omawianym fragmencie ul. Szczytnickiej i nie życzę sobie ogródków knajp pod oknem ani zwężen 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! Rekomendacja 3 to chyba pisał ktoś kto nigdy tu nie był nawet. Tu jest spokojny ruch i nie trzeba uspokajać.
20	Rekomendacja 1 - jako mieszkaniec szczytnickiej poprawę jakości życia widzę w: równych chodnikach, cichej nawierzchni asfaltowej i wyciszonym torowisku, dobrym oświetleniu i nie budowaniu ławeczek dla meneli. Zwężanie jest tu niewskazane. Rekomendacja nr 3 - całkowicie do odrzucenia bo jest szkodliwa dla mieszkańców miasta Rekomendacja 4 - ograniczenie? Czy pisał to ktoś pijany? Ruch na szczytnickiej jest niewielki i nie wymaga uspokajania (samo stwierdzenie "uspokojenie ruchu" to jakiś ponury żart. ad 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.
21	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 (jednej ulicy), nie może się to odbywać kosztem innych, a mówimy tu o obszarze ulic, nie tylko Ładnej, Piwnej i Benedyktyńskiej, ale też Grunwaldzkiej, Reja, Sępa-Szarzyńskiego, Miłej i Górnickiego. Władze miasta, nauczone doświadczeniem Ołtaszyna czy Jagodna, powinny



	podejmować decyzje najlepsze dla całej społeczności. Ulica Szczytnicka tworzy naturalny ciąg od ul. Wyszyńskiego w stronę Wielkiej Wyspy i dla transportu tranzytowego z północy do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia i jej zamknięcie dla ruchu samochodowego miałyby katastrofalne skutki dla okolicy. Mieliśmy tego przykład 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. Kierowcy rano i wieczorem spiesząc się, pędzili z dużą prędkością lokalną ul. Ładną, niejednokrotnie używając głośnych klaksonów. Ul. Ładna jest i zawsze była lokalną, spokojną ulicą służącą okolicznym mieszkańcom. Dodatkowo na ulicach Ładnej i Piwnej wyznaczone są po obu stronach jezdni miejsca parkingowe (strefa płatnego parkowania) które są zawsze niemal w pełni zajęte, co jest cechą ulicy lokalnej, w odróżnieniu od typowo tranzytowej Szczytnickiej. Przy Ładnej na każdym kroku są bardzo bardzo lubiane przez mieszkańców sklepy i punkty usługowe: spożywczy, warzywniak itd. Co z nimi będzie, jeśli Ładna przejmie ruch samochodowy ze Szczytnickiej i nie będzie jak podjechać autem dostawczym? Przecież jest dużo węższa. Będzie też mniej bezpiecznie, a wtedy codziennie mieszkańcy prowadzą swoje dzieci do szkoły i przedszkola. Na samej ul. Piwnej są 2 przedszkola, a na Sępa-Szarzyńskiego i Grunwaldzkiej duża szkoła.
22	Zdecydowanie przeciwny jestem ograniczenia tranzytu ul. Szczytnicką. Jest to ulica, która swoją szerokością jest do tego przystosowana. Wyłączenia jej z ruchu przekieruje ruch na ulice o charakterze osiedlowym, takie jak Piwna, 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. Podczas remontu Szczytnickiej było tam bardzo niebezpieczne. Inwestując w Szczytnicke lokale mieszkalniowe lub usługowe trzeba było się z tym liczyć, a nie teraz poprawiać swoją pozycję kosztem okolicznych mieszkańców. Nie wierzę, że jakieś progi zwalniające czy strefy ograniczenia na Piwnej czy Ładnej coś zmienią. Jeśli tak to dlaczego nie rozważają ich Państwo na Szczytnickiej. Ruch pojedzie nie tak jak się go zaprojektuje, a jak pokaże nawigacja i nikt nie zmusi przecież nikogo, że będzie musiał jechać ul. Sienkiewicza. Sępa, Benedyktyńska, Ładna, Piwna, Reja, nie są w stanie przejąć ruchu



	Szczytnickiej, nie zmieniając tych ulic w koszmar jaki już mieliśmy. A ogródki na Szczytnickiej, z tramwajem na plecach, jasne... Od października do maja też nie będzie ruchu jak nie będzie ogródków?
23	Dzień dobry, jako mieszkanka ul. Ładnej chciałam zwrócić uwagę na zagrożenie dla mieszkańców związane ze zwiększonym ruchem samochodowym, mieszkańcy tych małych uliczek od kilkudziesięciu lat robią zakupy w sklepach po obu stronach ulicy przemieszczają się przez nie, nie specjalnie 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 jeżeli 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. Piszecie państwo że ta przebudowa to dla dobra mieszkańców, przedsiębiorców z ul. Szczytnickiej tylko zapominacie że na tej ulicy nie ma tradycji deptaka, kto ma z niego korzystać 1 mieszkańcy podejrzewam że 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, 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
24	Protestuję przeciwko przerzuceniu ruchu samochodowego z ul. Szczytnickiej na okoliczne uliczki które i tak są obciążone przez samochody mieszkańców których w najbliższym czasie dodatkowo przybędzie. Uliczki te są wąskie, małe, jednokierunkowe nie przystosowane do dużego ruchu. Zamknięcie ul. Szczytnickiej dla samochodów zakorkuje całą okolicę, utrudni życie mieszkańcom pobliskich ulic a myślę że też mieszkańcom ul. Szczytnickiej
25	Najlepiej zamknąć ulicę całkowicie a mieszkańcom zakazać jeździć samochodami żeby innym nie hałasowali pod oknami



Załącznik nr 4 – Zdanie odrębne uczestniczki narady obywatelskiej

Szanowni Państwo!

Jako uczestniczka narady obywatelskiej w sprawie przebudowy ulicy Szczytnickiej zgłaszam **zdanie odrębne** w kwestii przyjęcia Rekomendacji 4, tj. ograniczenia ruchu na ulicy Szczytnickiej wyłącznie do pojazdów uprzywilejowanych, mieszkańców, komunikacji zbiorowej, obsługi bytowej nieruchomości, dostaw do lokali oraz rowerzystów. Uważam, że zasadnicze korzyści będą efektem przebudowy ulicy, a nie jej zamknięcia. Zamknięcie ulicy spowoduje natomiast wysokie koszty społeczne.

Pragnę zwrócić uwagę, że wszystkie rozpatrywane przez naradę obywatelską warianty przebudowy ulicy Szczytnickiej zakładają zwężenie jezdni dla ruchu samochodowego do jednego pasa o szerokości 7 metrów, w większości pokrywającego się z torami tramwajowymi. Przestrzeń odzyskana w ten sposób (około 1,5 metra po każdej stronie) ma zostać przeznaczona dla pieszych i/lub rowerzystów oraz obsadzona zielenią. Wraz z remontem i wyrównaniem chodników, to samo w sobie znacząco podniesie komfort korzystania z ulicy Szczytnickiej dla pieszych. Kluczową poprawę dla pieszych przyniesie jednak sam **remont ulicy, a nie jej całkowite zamknięcie dla ruchu** ogólnego. Co prawda mniejszy ruch ułatwi przekraczanie ulicy, jednak nadal będą się po niej poruszać tramwaje i autobusy.

Podobnie już sam fakt **przebudowy** ul. Szczytnickiej (zwężenie i remont zgodnie z przyjętymi wariantami) będzie realizować liczne pozytywne cele wskazywane przez mieszkańców w trakcie narady oraz konsultacji społecznych, w tym poprawę jakości życia na ul. Szczytnickiej, zwiększenie bezpieczeństwa oraz ograniczenie ruchu. Warunkiem, aby to nastąpiło, jest



natomiast **egzekwowanie wprowadzonego już obecnie ograniczenia prędkości**. Wówczas wolniej jadące samochody będą generowały mniej hałasu, a wyrównanie nawierzchni na pasie ruchu dodatkowo obniży ten hałas. Spowolniony i bardziej płynny ruch zmniejszy też emisję zanieczyszczeń. Jednocześnie nastąpi naturalne ograniczenie ruchu, ponieważ zmniejszona przepustowość i spowolnienie skłonią część kierowców do wyboru tras alternatywnych. Taka zmiana nie będzie jednak tak drastyczna i uciążliwa, jak całkowite zamknięcie drogi dla ruchu ogólnego.

Zasadniczy powód mojego sprzeciwu wobec Rekomendacji 4 wynika z faktu, że korzyści z zamknięcia ulicy Szczytnickiej dla ruchu ogólnego odczuje **wąska grupa mieszkańców**, natomiast negatywne skutki dotkną grupę znacznie liczniejszą. Jedynymi beneficjentami **zamknięcia (a nie tylko przebudowy)** ulicy będzie grupa mieszkańców ulicy Szczytnickiej - oni skorzystają na (maksymalnym możliwym) ograniczeniu hałasu i zanieczyszczeń generowanych przez ruch samochodowy, a jednocześnie nie odczują uciążliwości zamknięcia drogi, ponieważ sami nadal będą mogli z niej korzystać. Zauważmy jednak, że **mieszkańcy Szczytnickiej i tak nie doświadczą całkowitej ulgi z powodu obecności komunikacji miejskiej**.

W kontraście do wąskiej grupy beneficjentów rozwiązania sugerowanego przez rekomendację 4, będą liczne grupy mieszkańców miasta, które doświadczą szeregu niekorzystnych efektów zamknięcia przejazdu przez 'kanion' ulicy Szczytnickiej. Będzie to przede wszystkim **grupa mieszkańców ulic Ładna, Miła, Piwna, Sępa-Szarzyńskiego, Reja, Benedyktyńska, Grunwaldzka, która odczuje znaczne zwiększenie ruchu na swoich ulicach**. W przeciwieństwie do Szczytnickiej, nigdy nie były to ulice przejazdowe. O ile zatem mieszkańcy Szczytnickiej decydując się na zakup mieszkania w tym rejonie wiedzieli, że osiedlają się przy drodze



intensywnie eksploatowanej przez pojazdy samochodowe, o tyle mieszkańcy powyższych ulic mieli prawo sądzić, że osiedlają się przy drogach o niewielkim natężeniu ruchu.

Zamknięcie Szczytnickiej dla ruchu ogólnego **znacząco utrudnieni także dojazd do domów dla mieszkańców osiedla 'Manhattan', ulic Polaka, Nehringa, Wrocławczyka i Nauczycielskiej oraz Reja 2-10**. Przy obecnym układzie ruchu, zamknięcie ul. Szczytnickiej spowoduje, że wjazd na osiedle z dowolnego kierunku będzie wymagać przejazdu przez (bardzo obciążone) Rondo Regana. Natomiast żadna inna organizacja ruchu nie będzie neutralna dla mieszkańców ulic na północ od Szczytnickiej. Co więcej, jedna z możliwości zmiany - dopuszczenie dojazdu do ul. Polaka przez ul. Reja (odwrócenie ruchu lub dopuszczenie ruchu w dwu kierunkach na odcinku od Grunwaldzkiej do Skłodowskiej-Curie) spowoduje, że ulica ta stanie się wygodnym skrótem od ul. Nowowiejskiej (i Mostów Warszawskich) do Mostu Grunwaldzkiego. W efekcie ruch na tej ulicy wzrośnie znacznie bardziej niż by to wynikało tylko z przeniesienia części ruchu ze Szczytnickiej.

Utrudnienie w dojeździe dotkną także **kierowców korzystających z południowego dojazdu do Pasażu Grunwaldzkiego**, docierając wjazd i wyjazd z Pasażu w kierunku północnym. Już obecnie tworzą się tam korki przy wyjeździe.

Oczywistą konsekwencją zamknięcia Szczytnickiej będzie także **zwiększenie ruchu i korków na trasach alternatywnych** (zwłaszcza Rondo Regana, Most Grunwaldzki), które odczuwają także mieszkańcy niekorzystający z ul. Szczytnickiej bezpośrednio. Zgodnie z danymi Biura Zrównoważonej mobilności, ok. 20% ruchu rano i ok. 40% ruchu po południu to pojazdy przejeżdżające całą trasę od Wyszyńskiego do Ronda Regana (lub z powrotem). Przynajmniej część z tych samochodów będzie



musiała wybrać trasę przez Most Grunwaldzki, co jest tym bardziej niepokojące, że w planach jest remont tego właśnie Mostu.

Podsumowując, opowiadam się za **uspokojeniem ruchu na ulicy Szczytnickiej** poprzez zwężenie drogi do jednego pasa ruchu w każdym kierunku (pokrywającego się z torami tramwajowymi) i jego ograniczeniem dla ruchu ciężkiego (zgodnie z rekomendacją 3), **ale bez zamykania ruchu samochodów osobowych**. Uważam, że jest to rozsądna alternatywa dla rozwiązań skrajnych: z jednej strony pozostawienia obecnego, szybkiego ruchu (dwa pasy w każdym kierunku, dopuszczalny ruch ciężki), a z drugiej – zamknięcia drogi z pozostawieniem ruchu minimalnego (pojazdy uprzywilejowane, mieszkańcy, komunikacja zbiorowa, obsługa bytowa nieruchomości, dostawy do lokali oraz rowerzyści). Proponowane przeze mnie rozwiązanie realizuje cele uspokojenia ruchu, poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia hałasu, harmonizując jednocześnie interesy różnych grup społecznych. Jednocześnie podkreślam, że – aby uspokojenie ruchu faktycznie nastąpiło – należy zadbać o **egzekwowanie** wprowadzonych ograniczeń prędkości.