

## II Spotkanie Lokalnej Grupy Roboczej (LGR) – Sępolno przyszłości

Notatka ze spotkania

### Jaki był kontekst spotkania?

Było to drugie spotkanie w ramach Lokalnej Grupy Roboczej, które jest już kolejnym etapem szerszego procesu wypracowywania planu wspólnych działań dla osiedla Sępolno (więcej w tym artykule: [www.wroclaw.pl/dla-mieszkanca/sepolno-przyszlosci-wspolnie-wypracujemy-plan-dzialan-dla-osiedla](http://www.wroclaw.pl/dla-mieszkanca/sepolno-przyszlosci-wspolnie-wypracujemy-plan-dzialan-dla-osiedla)), realizowanego przez Urząd Miejski Wrocławia we współpracy z Dolnośląską Okręgową Izbą Architektów, Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz Radą Osiedla Biskupin–Sępolno–Dąbie–Bartoszewice.

### Jaki był przebieg spotkania?

Tematem spotkania były zagadnienia związane z **komunikacją pieszą i rowerową oraz parkowaniem i organizacją ruchu na Sępolnie**. Spotkanie zostało podzielone na część wprowadzającą oraz dwie części warsztatowe. W części wprowadzającej uczestniczkom i uczestnikom przedstawiono prezentacje merytoryczne dotyczące organizacji ruchu na osiedlu, które nakreśliły najważniejsze wyzwania i uwarunkowania związane z tym obszarem.

Następnie uczestnicy zostali podzieleni na trzy losowo wybrane grupy warsztatowe. W pierwszej części warsztatowej członkowie Lokalnej Grupy Roboczej analizowali proponowane rozwiązania komunikacyjne oraz przedstawiali własne propozycje zmian. W kolejnym etapie uczestnicy omawiali mocne i słabe strony poszczególnych rozwiązań, wskazując potencjalne korzyści oraz możliwe trudności związane z ich wdrożeniem. Na zakończenie spotkania zaprezentowano na forum wyniki każdej z grup.

## Informacje o spotkaniu

Miejsce spotkania: Kościół Ewangelicko-Augsburski Ducha Świętego (daw. Pamięci Króla Gustawa Adolfa), ul. ks. Brzóska 1

Termin spotkania: 5.05.2026 r., 17.00–20.00

Liczba osób: 23 osoby

Inicjator: Departament Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie merytoryczne: Dolnośląska Okręgowa Izba Architektów RP (DOIA), Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków (DWKZ), Urząd Miejski Wrocławia

Realizator: Biuro Strategii Miasta i Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

## Podsumowanie spotkania

Wszystkie trzy grupy robocze były zgodne, że obecna organizacja ruchu i parkowania na Sępolnie wymaga **zdecydowanych zmian**. Najczęściej powtarzającymi się postulatami były: **wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, parkowania tylko po jednej stronie ulicy, uspokojenie ruchu**. Grupy podkreślały, że takie działania pozwolą poprawić bezpieczeństwo pieszych, ułatwią przejazd służbom, uporządkują przestrzeń oraz odzyskają chodniki i tereny zieleni dla mieszkańców.

Jednocześnie większość osób zwracała uwagę, że rozwiązania muszą być **projektowane indywidualnie dla poszczególnych ulic**, ponieważ układ urbanistyczny Sępolna jest bardzo zróżnicowany. Wspólnym wnioskiem było również to, że **bezpieczeństwo i jakość przestrzeni** publicznej jest ważne.

Pełna zgodność pojawiła się także w kwestii wprowadzenia **Strefy Płatnego Parkowania**. Wszystkie grupy uznały ją za ważne narzędzie

ograniczające napływ samochodów spoza osiedla, porządkujące rotację miejsc postojowych oraz poprawiające dostępność parkingów dla mieszkańców. Uczestnicy zwracali również uwagę na konieczność **wcześniejszego uporządkowania problemu nielegalnego parkowania** na chodnikach, terenach zieleni i przedogródkach oraz na potrzebę skuteczniejszego egzekwowania przepisów przez Straż Miejską i Policję.

Poszczególne grupy różniły się głównie szczegółami i dodatkowymi propozycjami. **Grupa 1** najmocniej podkreślała konieczność ograniczenia ruchu tranzytowego oraz potrzebę szczegółowych analiz ruchu i profesjonalnych projektów organizacji ulic, proponując także nowe miejsca parkingowe przy Mickiewicza i likwidację garaży na rzecz bardziej estetycznych rozwiązań.

**Grupa 2** skupiała się przede wszystkim na stworzeniu spójnego systemu łączącego ruch jednokierunkowy, parkowanie jednostronne i Strefę Płatnego Parkowania, a dodatkowo rozwijała pomysł przestrzeni współdzielonych, stref Kiss & Ride oraz parkowania skośnego.

**Grupa 3** największy nacisk kładła na bezpieczeństwo pieszych i fizyczne uspokojenie ruchu poprzez strefy zamieszkania, meandrowanie ulic oraz pilotażowe wdrożenia zmian na wybranych ulicach, szczególnie w rejonie szkół i terenów zieleni.

Pełny zapis pracy poszczególnych grup znajduje się w załączniku na stronach 5–15 tej notatki.

## **Co dalej?**

Powyższe rekomendacje nowej organizacji ruchu, uwzględniającej ruch jednokierunkowy, parkowanie jednostronne, meandrowanie oraz Strefę Płatnego Parkowania na Sępolnie, w kolejnym kroku zostaną przeanalizowane przez Urząd Miejski Wrocławia pod kątem możliwości ich wdrożenia. Po analizie, które z nich są możliwe do realizacji, zaproponowane zostaną jako rozwiązania Prezydentowi Wrocławia. Po ich akceptacji będzie można poddać je dalszym konsultacjom z mieszkankami i mieszkańcami. Co następnie pozwoli na ich aktualizację i przygotowania gotowych rozwiązań i harmonogramu ich wdrażania, które będzie można przedstawić do akceptacji władz Miasta.

## ZAŁĄCZNIK

### Grupa numer 1

Proponowane rozwiązanie: **Nowa organizacja ruchu + Strefa Płatnego Parkowania**

#### Korzyści, mocne strony

- **Ruch jednokierunkowy** jest ogólnie pożądanym, pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz ograniczenie ruchu tranzytowego przez Osiedle
- Wprowadzenie **Strefy Płatnego Parkowania** pozwoli uzyskać rzetelną informację o liczbie samochodów rzeczywiście użytkowanych przez mieszkańców, usunięte zostaną nieużytkowane samochody
- Wprowadzenie **zakazu wjazdu z wyłączeniem mieszkańców** w ciągu ulic Belwederczyków – Ściegiennego – Pierwszej Dywizji
- **Utworzenie miejsc postojowych** przy ul. Mickiewicza (w miejscu śmietników)
- Korzyści estetyczne, finansowe (wzrost wartości nieruchomości)
- Możliwość **bazowania na doświadczeniach** z innych miejsc, przykład Pilczyc
- Możliwość rewitalizacji przez Miasto innych części Osiedla jako zadośćuczynienie za zmiany
- **Likwidacja garaży**, w zamian miejsca postojowe "zadaszone" zielenią

#### Bariery, słabe strony

- Konieczność **indywidualnego podejścia** do nowej organizacji ruchu ze względu na dużą różnorodność parametrów ulic na Sępolnie
- **Brak danych** umożliwiających realną ocenę ruchu na Osiedlu, brak analizy oddziaływania

- **Konflikty** sąsiedzkie, protesty
- Nowa organizacja ruchu wymaga opracowania **szczegółowych projektów**, które następnie zostaną **skonsultowane z mieszkańcami**
- Konieczność **odważnego** wprowadzenia zmian
- **Brak lidera zmian**, mającego silną pozycję i kompetencje prawne

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Gmina Wrocław (DIT, ZDiUM, itp.), Rada Osiedla, mieszkańcy, Wrocławskie Mieszkania, Straż Miejska, DWKZ, lider zmian

## Proponowane rozwiązanie: **Parkowanie po jednej stronie jezdni**

### **Korzyści, mocne strony**

- Parkowanie po jednej stronie ulicy powinno zostać wprowadzone **na całym Sępolnie**
- Wprowadzenie **rotacji stron parkowania**, np. zmiana co miesiąc
- **Odzyskanie przestrzeni** dla pieszych
- **Niwelacja barier** architektonicznych
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych
- **Ochrona** oraz wzmocnienie charakteru Osiedla
- Korzyści estetyczne, finansowe (wzrost wartości nieruchomości)
- Możliwość rewitalizacji przez Miasto innych części Osiedla jako zadośćuczynienie za zmiany

### **Bariery, słabe strony**

- Konieczność **egzekwowania zakazu parkowania** na przedogródkach
- Konieczność **weryfikacji i uporządkowania umów** z Wrocławskimi Mieszkaniami
- Parkowanie po jednej stronie powinno zostać **zaprojektowane indywidualnie dla każdej ulicy** ze względu na dużą różnorodność ich parametrów
- Potrzeba **odważnego** wprowadzenia zmian
- **Brak lidera zmian**, mającego silną pozycję i kompetencje prawne

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Gmina Wrocław (DIT, ZDiUM, itp.), DWKZ, Rada Osiedla, mieszkańcy, Wrocławskie Mieszkania, Straż Miejska, lider zmian

Proponowane rozwiązanie: **Skuteczne egzekwowanie obowiązujących przepisów prawa**

**Korzyści, mocne strony**

- Zwiększenie **bezpieczeństwa** drogowego
- Budowanie **silnej** wspólnoty
- Wprowadzenie **drogowego porządku** na Osiedlu

**Bariery, słabe strony**

- Niezadowolenie osób łamiących przepisy
- **Niewydolność Straży Miejskiej**, niezbędne zmiany organizacyjne

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Straż Miejska, Policja, mieszkańcy

## Grupa numer 2

Proponowane rozwiązanie: **Strefa Płatnego Parkowania**

### Korzyści, mocne strony

- Strefa Płatnego Parkowania **ogranicza ruch z zewnątrz** osiedla.
- **Uwolnienie miejsc parkingowych** od osób, które zajmują powierzchnię parkingową w celach komercyjnych. Np. od osób sprzedających auta.
- Wprowadzenie przy szkole strefy **Kiss & ride daje możliwość bezpłatnego** odwożenia do szkoły dzieci.
- **Podstrefy** w strefie płatnego parkowania, umożliwią realizować drobne potrzeby mieszkańców Sępolna na samym osiedlu, bez martwienia się o opłacenie biletu parkingowego.
- Strefa płatnego parkowania to doskonała **synergia z ruchem jednokierunkowym** na Sępolnie oraz **parkowaniem jednokierunkowym**.
- Sens wprowadzenia strefy płatnego parkowania jest **dopiero po uprzednim wprowadzeniu** parkowania jednostronnego z ruchem jednokierunkowym w innym przypadku będzie chaos.

### Bariery, słabe strony

- Opłacenie abonamentu dla strefy płatnego parkowania na Sępolnie umożliwia **darmowe parkowanie** w ramach abonamentu wyłącznie na danym osiedlu

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Gmina Wrocław (DIT, ZDiUM, itp.), Rada Osiedla, mieszkańcy, Straż Miejska, DWKZ.

## Proponowane rozwiązanie: **Parkowanie po jednej stronie jezdni i ruch jednokierunkowy na Sępolnie**

### **Korzyści, mocne strony**

- Mniej miejsc parkingowych, ale **wolny chodnik** dla pieszych
- Łatwiejszy przejazd dla służb
- **Parkowanie pod kątem** dałoby więcej miejsc parkingowych niż parkowanie prostopadłe.
- **Brak kolizji** z pieszym
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych
- Cały Manhattan jest jednokierunkowy, więc Sępolno też może.
- Po wdrożeniu parkowania i organizacji ruchu, można **wprowadzić strefę płatnego parkowania**, byłaby to doskonała synergia.

### **Bariery, słabe strony**

- Mniej miejsc parkingowych
- Trzeba będzie znaleźć koniecznie więcej miejsc parkingowych.

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Gmina Wrocław (DIT, ZDiUM, itp.), DWKZ, Rada Osiedla, mieszkańcy, Wrocławskie Mieszkania, Straż Miejska, Policja.

Proponowane rozwiązanie: **Przebudowana w standardzie jednoprzestrzennym. Przestrzeń współdzielona**

#### **Korzyści, mocne strony**

- **Komfort** przemieszczania
- **Łatwiej** parkować
- **Znikają bariery architektoniczne**
- **Łatwiej uporządkowana przestrzeń**, pod zarządzanie nią, a co za tym idzie wyznaczania miejsc parkingowych
- Kierowcy w takich przestrzeniach **zawsze zwalniają i jeżdżą bezpieczniej.**

#### **Bariery, słabe strony**

- **Konserwator zabytków** – bo obniżenie krawężników i przebudowa ulicy, może mu się nie spodobać

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Gmina Wrocław (DIT, ZDiUM, itp.), DWKZ, Wrocławskie Mieszkania.

## Grupa numer 3

Proponowane rozwiązanie: **Nowa organizacja ruchu**

### Korzyści, mocne strony

- **Ruch jednokierunkowy** jest najbardziej rekomendowany; to uporządkowanie i odzyskanie przestrzeni dla pieszych
- Grupa rekomenduje **strefę zamieszkania**; na Pierwszego Dywizjonu i Belwederczyków już jest
- Ważne jest **spowolnienie ruchu**
- **Bezpieczeństwo** jest ważne, nawet kosztem miejsc postojowych
- Istotny jest przejazd **śmieciarek i karetek**
- Należy **uniemożliwić** tranzyt
- Powinniśmy **zlikwidować** równoczesne parkowanie po obu stronach jezdni
- Wprowadzić **meandrowanie** dla uspokojenia ruchu
- Na **pilotaż**: Becka lub Ściegiennego (wspólnoty tamte nie pozwalają na parkowanie na przedogródkach oraz parkują po jednej stronie jezdni i pilnują tego)
- Uporządkować parkowanie **przed szkołą** przy Krajewskiego; przywrócić Szkolną Ulicę

### Bariery, słabe strony

- Strefa **Tempo 30** niewiele zmienia
- **Strefa zamieszkania** ze względu na parkowanie może być ryzykowna na niektórych ulicach
- Potrzebne jest zadbanie o zabezpieczenie **nielegalnego parkowania** na terenach zieleni i chodnikach

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Wspólnoty i Zarządcy, Straż Miejska, ZDiUM, Rada Osiedla, MBP, RODy, ZZM, Wrocławskie Mieszkania, Olimpia Port (w zakresie dojazdu do szkół)

Proponowane rozwiązanie: **Strefa Płatnego Parkowania**

### **Korzyści, mocne strony**

- **Korzystne** dla mieszkańców
- Koniecznie należy objąć **całe osiedle**. Padła też propozycja pilotażu na głównych ulicach i ringu
- Warto wykorzystać **pozytywne doświadczenie** osiedli, na których strefa się sprawdziła
- Uporządkuje to kwestię parkowania tych co przyjeżdżają na **AWF**

### **Bariery, słabe strony**

- Należy **wytłumaczyć** mieszkańcom stawki
- Parkowanie może się wtedy przenieść na **przedogródki**, dlatego należy wcześniej uporządkować tą kwestię – zlikwidować nielegalne wiaty i miejsca postojowe oraz zabezpieczyć zielen przed autami
- Wzdłuż **Mickiewicza** SPP powinna objąć również parkowanie przed samymi budynkami – należy to uporządkować, zlikwidować parkowanie nielegalne tam
- Wzdłuż **8 maja** należy ochronić zielen po zachodniej stronie – zlikwidować nielegalne miejsca postojowe i wiaty

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** DWKZ (żeby nie był przeciw), kościoły i parafie, szkoły i przedszkola (szczególnie SP 66), szkoła muzyczna, Rady Osiedla (lokalna i te, które już mają SPP), Spartan

Proponowane rozwiązanie: **Parkowanie po jednej stronie ulicy**

#### **Korzyści, mocne strony**

- Wprowadzić **tylko tam, gdzie się da** i jest to korzystne
- Wzdłuż Ściegiennego mieszkańcy sami z siebie parkują po jednej stronie ulicy

#### **Bariery, słabe strony**

- Może wywołać **duży opór** danej strony ulicy
- Legalne **wjazdy** na posesje mogą uniemożliwić takie rozwiązanie

**Kluczowi interesariusze oraz partnerzy:** Gmina Wrocław (DIT, ZDiUM, itp.), DWKZ, Rada Osiedla, mieszkańcy, Wrocławskie Mieszkania, Straż Miejska, Policja.