

URZĄD MIEJSKI W ŚWIDNICY
Wydział Dróg
i Infrastruktury Miejskiej



Plan rozwoju infrastruktury drogowej w Świdnicy na lata 2014 - 2020

Świdnica, Wrzesień 2015 r.

Spis treści

I. Wstęp	3
II. Droga krajowa nr 35	4
III. Drogi wojewódzkie	4
IV. Drogi powiatowe	6
V. Drogi gminne.....	6
1. Drogi układu podstawowego	6
2. Drogi układu uzupełniającego.....	9
3. Przebudowa dróg gruntowych	11
4. Rozwój terenów inwestycyjnych i mieszkaniowych	11
5. Chodniki i ścieżki rowerowe.....	20
6. Parkingi	26
VI. Podsumowanie.....	29

I. Wstęp

Prezydent Miasta Świdnicy jako zarządca dróg gminnych musi wykonywać swoje obowiązki zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych. Jednym z podstawowych zadań zarządcy dróg publicznych jest między innymi:

- 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania
- 2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich

Te bardzo ogólne zasady mają za zadanie pomóc zarządcy drogi w realizacji podstawowych celów takich jak:

- poprawa stanu technicznego dróg gminnych
- aktywizacja nowych terenów inwestycyjnych
- udostępnienie nowych terenów mieszkaniowych
- poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego
- budowa nowych miejsc do parkowania
- budowa spójnej sieci dróg rowerowych
- poprawa stanu technicznego ciągów pieszych

Powyższe cele zostały określone w oparciu o przygotowane przez Urząd Miejski w Świdnicy opracowania tj.:

- „Stan nawierzchni dróg w mieście Świdnicy – ocena, potrzeby, zamierzenia”
- „Stan nawierzchni ciągów pieszych w mieście Świdnicy – ocena, potrzeby, zamierzenia”
- „Polityka parkingowa miasta Świdnicy”
- „Koncepcja budowy i przebudowy ścieżek rowerowych w Świdnicy”

Szczególnie ważne w kontekście tworzenia planów remontów i kwalifikowania jezdni do przebudowy okazał się raport z wizualnej inwentaryzacji uszkodzeń powierzchniowych oraz ocena stanu technicznego jezdni. Wykonane badania pozwoliły w sposób obiektywny na zakwalifikowanie danej jezdni do jednej z pięciu klas stanu technicznego. Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku określenia stanu technicznego ciągów pieszych. Poprzez wykorzystanie wizualnej oceny stanu technicznego udało się zidentyfikować ciągi piesze, które wymagają pilnych zabiegów remontowych. W przypadku planów rozwoju sieci drogowej w kontekście udostępniania nowych terenów inwestycyjnych oraz mieszkaniowych przeprowadzono analizę uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Oprócz ciągów pieszych nieodzownym elementem pasa drogowego jest ścieżka rowerowa. W przypadku budowy nowej drogi lub przebudowy istniejącej infrastruktury wykonuje się ciągi pieszo-rowerowe zgodnie z przyjętymi założeniami określonymi w koncepcji ścieżek rowerowych. W podobny sposób przyjęto do realizacji budowę nowych miejsc do parkowania. Po wykonaniu badań napełnienia istniejących miejsc do parkowania typowane są do realizacji parkingi w miejscach, gdzie występuje największe zapotrzebowanie. Ostatni element dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego został określony na podstawie zdarzeń drogowych jakie występowały na drogach oraz w oparciu o doświadczenie pracowników. W ten sposób wytypowano szereg miejsc, dla których wymagane jest opracowanie koncepcji określających sposób rozwiązania problemu. Dla wybranego wariantu należy przygotować dokumentację projektową oraz zarezerwować środki na realizację inwestycji.

Powyższe działania mają na celu określenie skali potrzeb drogowych Gminy Miasto Świdnica. Wobec braku odpowiednich środków finansowych, pozwalających w krótkim czasie przebudować wszystkie drogi gminne, nadając im parametry wymagane przepisami, konieczna jest ocena najpilniejszych potrzeb w tym zakresie co uczyniono w niniejszym opracowaniu.

II. Droga krajowa nr 35.

Z zachodu na wschód przez Świdnicę przebiega droga krajowa nr 35. Drogę tę stanowi ul. Zamenhofs (od granicy miasta z wsią Słotwina do skrzyżowania z ul. Sikorskiego), Esperantystów (od skrzyżowania z ul. Sikorskiego do mostu na rzece Bystrzyca) oraz ul. Szarych Szeregów (od mostu do granic administracyjnych miasta).

Według Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku największy zanotowany średni ruch dobowy zarejestrowany w Świdnicy na drodze krajowej to 23 000 aut i z roku na rok wzrasta. Ostatni remont był przeprowadzony w latach 2005-2006, polegał on na dobudowie pasa ruchu na odcinku od ul. Emilii Plater do Riedla oraz wymiany warstwy ścieralnej od granic miasta do ul. Łukasińskiego. Niestety ze względu na to iż wymieniono tylko warstwę ścieralną po 10 latach widać już spękania siatkowe, które świadczą o niedostatecznej nośności warstw konstrukcyjnych. Pozostały odcinek drogi od ul. Łukasińskiego do granicy miasta w kierunku Pszena również wymaga remontu. Z informacji uzyskanych z GDDKiA remont na ww. odcinku rozpocznie się już w tym roku i będzie kontynuowany w 2016 roku. Środki przeznaczone na realizację zadania w 2015 roku to ok. 1 mln zł. Zakres prac jeszcze nie jest szczegółowo określony, gdyż trwają prace związane z zmianą dokumentacji technicznej, która obejmowała wcześniej przebudowę drogi krajowej ze Świdnicy do Szczepanowa. Jednakże na podstawie uzyskanych informacji wiemy, że prace będą polegać jedynie na wymianie nawierzchni jezdni i częściowym wzmocnieniu konstrukcji. Niezmiernie dużym problemem dla mieszkańców Świdnicy jest nie uwzględnienie w tym projekcie budowy chodników i dróg rowerowych. Mieszkańcy wielokrotnie zwracali się z tym problemem, zgłaszali również taki pomysł do budżetu obywatelskiego. Biorąc to pod uwagę należy poczynić starania, aby w niedalekiej przyszłości przekonać GDDKiA do budowy ciągu pieszo-rowerowego na odcinku od ul. Łukasińskiego do ul. Wrocławskiej i od Przemysłowej do Pszena oraz remoncie ciągów pieszych od ul. Sikorskiego do Łukasińskiego.

Oddzielnym zagadnieniem jest budowa południowej obwodnicy Świdnicy. Zadanie to zostało zgłoszone do realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. W styczniu zakończył się etap konsultacji publicznych projektu Programu. Sprawnie zorganizowana akcja, w którą zaangażowano samorządowców, parlamentarzystów i mieszkańców sprawiła, że zebrano niemal 4.000 podpisów popierających budowę obwodnicy Świdnicy. Dzięki temu, inwestycja znalazła się w wąskim gronie ośmiu obwodnic w kraju, które uzyskały najwięcej wniosków i została poddana dalszym analizom. W czerwcu br. – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju opublikowało Prognozę Oddziaływania na Środowisko dla Projektu Budowy Dróg na lata 2014 - 2023. Zgodnie z dokumentem obwodnica Świdnicy uzyskała zerowy stopień potencjalnego oddziaływania na korytarze ekologiczne ssaków. Stwierdzono również słabe oddziaływanie na obszary chronione i siedliska ptaków. Niestety zaprezentowany 24 sierpnia projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 nie przewiduje realizacji obwodnicy Świdnicy.

III. Drogi wojewódzkie.

Na terenie Gminy Miasto Świdnica znajdują się następujące drogi wojewódzkie:

dw nr 382 o przebiegu: z kierunku Dzierżoniowa ulicą Westerplatte do ronda na ul. Towarowej, ul. Towarową, ul. Kopernika od Towarowej do ronda na Przemysłowej, ul. Przemysłową, ul. Esperantystów od Przemysłowej do granic miasta w kierunku Wałbrzycha.

dw nr 379 o przebiegu: z kierunku Wałbrzycha ul. Wałbrzyską, pl. Grunwaldzki, al. Niepodległości, pl. Wolności, ul. Wrocławską, ul. Łączną.

Wzdłuż dw 382 można wyróżnić kilka problemów:

1. Przebudowa skrzyżowania ul. Westerplatte z ul. Strzelińską, w szczególności wykonanie lewoskrętu w ul. Strzelińską oraz ułatwienie włączenia do ruchu samochodom wyjeżdżającym z tej ulicy. Ze względu na usytuowanie przy ul. Strzelińskiej dużego zakładu pracy, przychodni lekarskiej, sklepów i zakładów usługowych często pojawiają się problemy z włączeniem do ruchu.
2. Przebudowa ronda na skrzyżowaniu ulic Mikołaja Kopernika i Przemysłowa. DSDiK planuje w tym roku zmienić nawierzchnię oraz dostosować łuki tak aby ułatwić przejazd samochodom ciężarowym. W chwili obecnej samochody najeżdżają na krawężniki niszcząc infrastrukturę drogową. Dodatkowo należy rozwiązać problem odwodnienia wiaduktów kolejowych, pod którymi zbiera się woda po deszczach nawalnych. Obecnie zadanie jest na etapie kosztorysowania.
3. Budowa ciągu pieszo-rowerowego na odcinku od ul. Metalowców do osiedla Kolonia. Zadanie to zostanie zgłoszone do „Programu infrastruktury drogowej”. Pozwoli to połączyć odcinki dróg rowerowych wzdłuż ul. Przemysłowej z odcinkiem drogi rowerowej wzdłuż ul. Szarych Szeregów. Ułatwi to również komunikację dzielnicy Kolonia z osiedlem Zawiszów.

Droga wojewódzka nr 379:

W chwili obecnej stan nawierzchni drogi wojewódzkiej 379 jest w złym stanie. Najpilniejszych remontów wymaga ul. Wałbrzyska, al. Niepodległości i Wrocławska pomiędzy ul. 1-go Maja i Rzeźniczą. Zadania do zrealizowania i już wykonywane opisano poniżej:

1. Przebudowa odcinka ul. Wałbrzyskiej na odcinku od ul. Słowiańskiej do mostu na potoku Witoszówka. Dla zadania tego została wykonana dokumentacja techniczna. Szacunkowy koszt inwestycji to ok. 1,36 mln zł. Ze względu na zły stan techniczny drogi, konieczność poprawy bezpieczeństwa skrzyżowania z ul. Słowiańską oraz kontynuację budowy ciągu pieszo rowerowego od mostu do granic miasta należy rozpocząć rozmowy z województwem dolnośląskim w sprawie realizacji zadania.
2. Przebudowa ul. Wałbrzyskiej od mostu do ul. Korczaka wraz z budowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Polna Droga i Kochanowskiego. Zadanie to jest na etapie realizacji. W postępowaniu przetargowym najniższa oferta opiewa na kwotę około 4 mln zł.
3. Przebudowa ul. Wałbrzyskiej od ul. Korczaka do ul. Miernczej. Ze względu na zły stan techniczny jezdni i chodników należy starać się o przebudowę tego odcinka drogi. Wstępne szacunki dotyczące realizacji prac remontowych opiewają na kwotę ok. 1 mln zł.
4. Przebudowa ul. Wałbrzyskiej od ul. Leśnej do ul. Mickiewicza. Zadanie w trakcie realizacji. W wyniku postępowania przetargowego wybrano firmę ŚPBDiM, która wykona prace określone w projekcie za kwotę 276 157,34 zł. Termin realizacji do 30.09.2015
5. Odcinek ul. Wałbrzyskiej od ul. Mickiewicza do placu Grunwaldzkiego wymaga przebudowy z uwagi na zły stan asfaltowych chodników oraz problemów z odwodnieniem jezdni. W złym stanie jest również przejazd kolejowy.
6. Przebudowa al. Niepodległości. Najbardziej wyczekiwana inwestycja na drogach wojewódzkich w Świdnicy ze względu na stan oraz rodzaj nawierzchni. Miasto od kilkunastu lat stara się o przeprowadzenie remontu. Dokumentacja techniczna powstała nawet w roku 2001, lecz mimo to nie udało się zrealizować inwestycji do dziś.

7. Przebudowa ul. Wrocławskiej od ul. 1 Maja do ul. Rzeźniczej. Zadanie powinno obejmować przebudowę skrzyżowania Wrocławska – 1 Maja ze względu na konieczność wprowadzenia dodatkowego pasa ruchu pomiędzy 1 Maja i Wodną. Ponadto należy zmienić geometrię skrzyżowania 1 Maja - Wrocławska i Wrocławska – Wodna tak, aby ułatwić przejazd autobusom komunikacji miejskiej. Na całym ww. odcinku nawierzchnia kwalifikuje się do wymiany.

IV. Drogi powiatowe

Przebieg dróg powiatowych na terenie GMS:

- 3396D - ul. Kochanowskiego.

- 2876D – ul. Bystrzycka, ul. Westerplatte od ul. Bystrzyckiej do ul. Towarowej

- 1990 D – ul. Mikołaja Kopernika od granic miasta do ul. Towerowej.

Po zmianie przebiegu dróg wojewódzkich w Świdnicy, które wymusiły jednocześnie zmianę przebiegu dróg powiatowych oraz oddanie do użytkowania tzw. łącznika autostradowego w Świdnicy pozostała niewielka ich długość na terenie miasta. W 2014 roku została wyremontowana ul. Bystrzycka, wymieniona została warstwa ścieralna oraz wyremontowano chodniki i dobudowano na fragmencie ulicy ścieżkę rowerową. Niestety zakres przebudowy nie uwzględniał skomunikowania pieszego i rowerowego powstającego obecnie osiedla Na wzgórzu.

Problemy w ciągu dróg powiatowych:

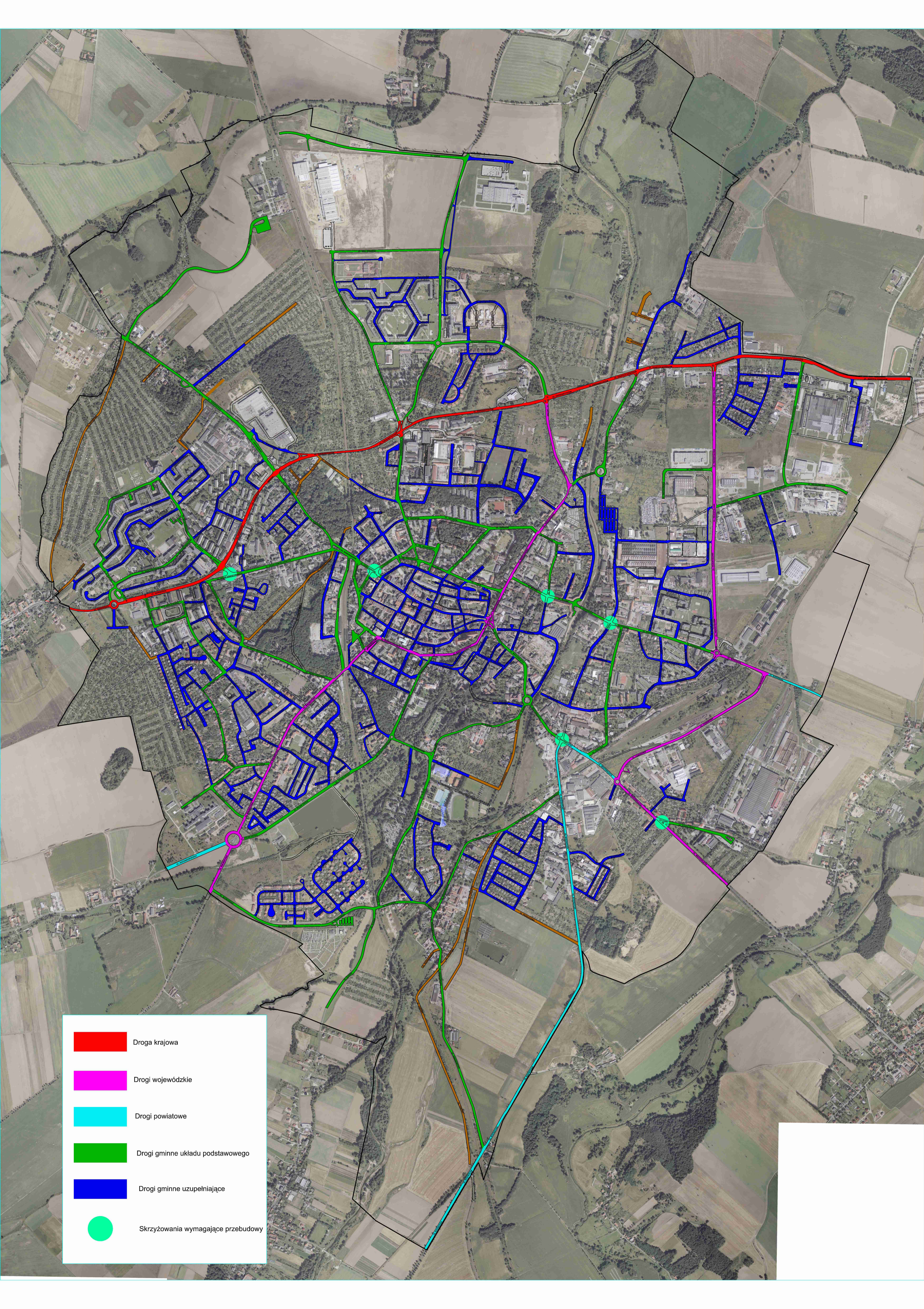
1. Budowa chodnika i ścieżki rowerowej oraz oświetlenia wzdłuż ul. Bystrzyckiej od ul. Kątnej do wjazdu na osiedle Na wzgórzu.
2. Przebudowa skrzyżowania ul. Westerplatte i Bystrzycka. W związku z planowaną budową budynków komunalnych przy ul. Kliczkowskiej należy przebudować skrzyżowanie, odpowiednio skanalizować ruch, rozbudować sygnalizację świetlną poprzez dodanie sygnalizatorów dla wlotu ul. Kliczkowskiej
3. Remont chodników wzdłuż ul. Westerplatte od przejazdu kolejowego do ul. Towarowej.







V. Drogi gminne

Drogi gminne należy rozpatrywać w kilku kontekstach. Część z tych dróg stanowi podstawowy szkielet komunikacyjny miasta, inne ją uzupełniają. Dlatego też należy w różny sposób podejść do zamierzeń inwestycyjnych realizowanych na poszczególnych drogach. Bez względu na powyższe w pierwszej kolejności należy zdiagnozować obecny stan techniczny dróg. W 2012 firma DRO-KONSULT przygotowała opracowanie pn.: „Wizualna inwentaryzacja uszkodzeń powierzchniowych i ocena stanu technicznego ulic w Świdnicy o nawierzchni z asfaltobetonu oraz z kostki kamiennej”. Wyniki świadczą, że ok. 40% dróg gminnych jest w stanie złym lub bardzo złym. Biorąc pod uwagę, że dróg utwardzonych mamy około 100 km to do pilnego remontu kwalifikuje się 40 km dróg. Niestety wszystkich dróg nie uda się w krótkim czasie wyremontować dlatego też należy wytypować najpilniejsze zadania.

1. Drogi układu podstawowego. Są to drogi po których odbywa się podstawowa komunikacja publiczna, główne ciągi komunikacyjne powiązane z drogami wyższej kategorii, połączenia pomiędzy dzielnicami, drogi wjazdowe do miasta. Do podstawowego układu należą następujące drogi gminne:

Lp.	Nazwa drogi	Długość	stan	L.P.	Nazwa drogi	długość	stan
1	1-go Maja	460	zadowalający	31	Ofiar Oświęcimskich	201	bardzo dobry
2	Armii Krajowej (część)	591	bardzo dobry			244	zadowalający
3	Bolesława Chrobrego	159	zły			256	bardzo zły
4	Bora Komorowskiego	219	dobry	32	Plac Grunwaldzki	331	bardzo dobry
5	Dworcowa (część)	74	bardzo dobry	33	Pogodna	1218	zadowalający
6	Emilii Plater	268	bardzo zły	34	Polna Droga	963	bardzo zły
7	Gen. Augusta Emila Fieldorfa	498	dobry	35	Prądyńskiego Ignacego	853	bardzo zły
8	Gen. Wł. Andersa Władysława	652	bardzo dobry	36	Przyjaźni	351	bardzo zły
9	Gen. Leopolda Okulickiego	220	dobry	37	Riedla Jana	237	zadowalający
10	Główna	199	zły	38	Rzeźnicza	125	zadowalający
11	Henryka Pobożnego	399	zadowalający	39	Saperów	422	zadowalający
12	Inżynierska	450	bardzo zły			375	dobry
13	Jodłowa	853	zły	40	Skłodowskiej – Curie Marii	89	dobry
14	kard. Stefana Wyszyńskiego	569	dobry			100	bardzo dobry
15	Kazimierza Odnowiciela	1278	bardzo zły	41	Słowiańska	1069	bardzo dobry
16	Kazimierza Wielkiego	1165	bardzo dobry	42	Sprzymierzeńców	507	bardzo dobry
17	Kolejowa	310	bardzo dobry			220	zły
		396	zadowalający	43	Stęczyńskiego Bogusza	832	zły
18	Komunardów	430	zadowalający	44	Strzebińska	474	dobry
19	Kopernika Mikołaja	848	dobry	45	Sybiraków	447	zły
20	Korczaka Janusza	275	zadowalający	46	Śląska	1734	bardzo dobry
21	Kościelna	372	dobry			805	zadowalający
22	Kraszowicka	2577	bardzo zły	47	Tadeusza Żąbka	1149	bardzo dobry
23	Leśna	587	zadowalający	48	Westerplatte	788	dobry
24	Łukasińskiego Waleriana	399	bardzo dobry	49	Władysława Sikorskiego	925	bardzo zły
		816	zadowalający			320	bardzo dobry
		64	zły	50	Wodna	472	bardzo dobry
25	Marcinkowskiego Karola	551	dobry	51	Wokulskiego Stanisława	350	bardzo dobry
26	Metalowców	1119	bardzo dobry			406	bardzo zły
27	Mieszka I (część)	336	zadowalający	52	Wrocławska	901	dobry
28	Muzealna	151	zadowalający	53	Wschodnia część	440	bardzo dobry
29	Niecała (część)	185	bardzo dobry	54	Żeromskiego Stefana	599	dobry
30	Pionierów Ziemi Świdnickiej	753	bardzo dobry				



	Droga krajowa
	Drogi wojewódzkie
	Drogi powiatowe
	Drogi gminne układu podstawowego
	Drogi gminne uzupełniające
	Skrzyżowania wymagające przebudowy

Z zestawienia wynika, że gminne drogi układu podstawowego mają długość 36,4 km z czego nawierzchnię w stanie:

Bardzo dobrym – 11,921 km

Dobrym – 6,503 km

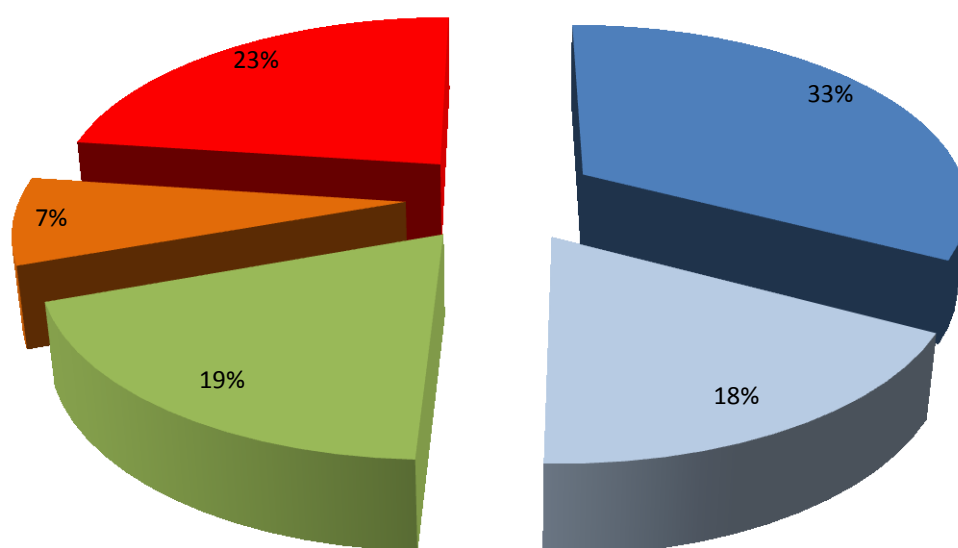
Zadowalającym – 6,901 km

Złym – 2,774 km

Bardzo złym – 8,327 km

Stan nawierzchni gminnych dróg układu podstawowego

■ bardzo dobry ■ dobry ■ zadowalający ■ zły ■ bardzo zły



Biorąc pod uwagę powyższe wyniki należy pilnie zająć się drogami, która posiadają nawierzchnię w stanie złym i bardzo złym. W sumie jest to prawie 11,1 km dróg.

Stan bardzo zły - Emilii Plater, Inżynierska, Kazimierza Odnowiciela, Kraszowicka, Ofiar Oświęcimskich, Polna Droga, Prądyńskiego Ignacego, Przyjaźni, Władysława Sikorskiego, Stanisława Wokulskiego

Stan zły - Bolesława Chrobrego, Jodłowa, Waleriana Łukasińskiego, Sprzymierzeńców, Bogusza Stęczyńskiego, Sybiraków.

Należy nadmienić, że dla części z ww. ulic jest gotowa lub przygotowywana jest dokumentacja techniczna:

1. Budowa i przebudowa odcinka ul. Emilii Plater wraz z włączeniem do ul. Ludwika Zamenhofs – Zadanie realizuje firma ŚPBDiM za kwotę 1 198 716,56 brutto. Roboty są w trakcie realizacji.
2. Przebudowa ul. Kraszowickiej w Świdnicy – Zlecona dokumentacja na przebudowę drogi na całej długości. Wyłoniono już firmę, która wykona projekt techniczny.

3. Przebudowa ul. Przyjaźni w Świdnicy – Dokumentację na przebudowę drogi przygotowuje firma Rejprojekt. Termin zakończenia prac projektowych to 10.12.2015 r.
4. Przebudowa drogi gminnej 112030D – Etap I i II. Etap I – Przebudowa ul. gen. Władysława Sikorskiego w Świdnicy. Etap II – Przebudowa drogi gminnej nr 112030D na terenie Gminy Świdnica”. Zakres przebudowy drogi to odcinek od skrzyżowania z ul. Langiewicza do osiedla Nad potokiem po stronie Gminy Świdnica. Całe zadanie zostanie zrealizowane za kwotę 3 736 724 zł. Koniec prac przewidziany jest na listopad bieżącego roku.
5. Przebudowa ul. Gen. Władysława Sikorskiego – na odcinku od ul. Langiewicza do skrzyżowania z ul. Strzegomską. Zakończenie projektowania w pierwszym półroczu 2016 r.
6. Przebudowa ul. Sprzymierzeńców na odcinku od ul. Pionierów do ul. Rycerskiej w Świdnicy. Dla zadania tego wydana została decyzja ZRiD. Koszt realizacji to około 2,3 mln zł. Miasto chce uzyskać dofinansowanie z Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020.

Całkowita długość dróg o nawierzchni złej i bardzo złej dla których zlecono dokumentację techniczną lub są w trakcie przebudowy to 4,77 km. Z pozostałych dróg dla których inwestycje się nie rozpoczęły priorytet powinny mieć ulice: Bolesława Chrobrego, Jodłowa, Polna Droga, Bogusza Stęczyńskiego, a dopiero w drugiej kolejności pozostałe drogi. Część z ulic nie musi przechodzić gruntownych remontów, po rozpoznaniu stanu infrastruktury podziemnej można zastanowić się na wyminą warstwy ścieralnej np. na ulicy Ofiar Oświęcimskich czy Sybiraków.

Oprócz jezdni należy zająć się również skrzyżowaniami, które względów bezpieczeństwa wymagają przebudowy. Działania jakie zwykle się wprowadza to upłynnienie ruchu poprzez budowę ronda, zawężenie i skanalizować lub w ostateczności wybudowanie sygnalizacji świetlnej. Skrzyżowania na drogach układu podstawowego dla których należy opracować dokumentację techniczną przebudowy to:

- skrzyżowanie Muzealna-Bolesława Chrobrego – Komunardów
- skrzyżowanie Kliczkowska – Bystrzycka – Westerplatte
- skrzyżowanie Mikołaja Kopernika – Kliczkowska
- skrzyżowanie Wodna – Mieszka I
- skrzyżowanie Strzebińska – Westerplatte
- skrzyżowanie Ofiar Oświęcimskich – Zamenhoffa (przy McDonald's)

Należy zaznaczyć, że dla skrzyżowania ul. Muzealna-Bolesława Chrobrego – Komunardów powstała w 2012 roku koncepcja obejmująca cztery warianty przebudowy w postaci ronda, natomiast dla skrzyżowania Wodna – Mieszka I dokumentacja techniczna przebudowy jest w trakcie realizacji.

2. Drogi układu uzupełniającego. Są to drogi o niższym natężeniu ruchu, osiedlowe lub w centrum miasta. W dużej części obniżona jest na nich prędkość poprzez oznakowanie poziome lub progi zwalniające. Ze względu na pełniącą funkcję, wymagania co do ich parametrów są mniejsze jak dla dróg wyższej klasy. Do dróg złych i bardzo złych zaliczono następujące drogi:

Osiedle Młodych: Jarosława Dąbrowskiego Józefa Bema, Jakuba Jasińskiego, Waryńskiego (odcinek). Plac Piłsudskiego, Prądyńskiego (część).

Osiedle Zawiszów: Jadwigi Śląskiej, Henryka Brodatego, droga dojazdowa do budynków Władysława Łokietka,

Osiedle Kolonia: Mikołaja Reja, Ignacego Kraszewskiego, Mazowiecka, Podolska, Wileńska, Lwowska, Wołyńska, Fabryczna

Osiedle Zarzeczce – Rolnicza, Robotnicza, Wincentego Witosa, Klonowa, Okrężna, Wiśniowa (część), Składowa

Osiedle Kraszowice – Przedwiośnie, Zacisze, Słoneczna, Czereśniowa, Agrestowa, Przelotowa, Malinowa, Morelowa, Działkowa, Cicha, Chłopska, Rzemieślnicza,

Centrum: Zamkowa, Basztowa, Przechodnia, Teatralna, Jagiellońska, Folwarczna, Boczna, Bracka, Kanonierska, Parkowa, Podchorążych, Sienna, Nadbrzeżna, Szpitalna, Budowlana, Różana, Spółdzielcza, Wypiańskiego, Piekarska, plac Ludowy, Rycerska, Traugutta, Lelewela, Kwiatowa, Nauczycielska, al. Brzozowa, Spacerowa, Mała, Juliusza Słowackiego, Poznańska, Kruczkowskiego, Morcinka, Lwa Tołstoja, Siostrzana

Osiedle Zwierzynieckie: Wilcza, Krucza, Słowicza, Sowa

Dzielnica Zachodnia: Wincentego Pola, Stanisława Staszica, Michejdy, Skłodowskiej-Curie (część), Prażmowskiego, Józefa Lompy, Krzywickiego, Zachodnia, Jarzębinowa, Jesienna, Boduena, Wrzosowa, Armii Krajowej (odcinek), Niecała (odcinek), Krasickiego, Biberaska, Kusocińskiego, Czecha, Stamma, Marusarzówny, Żwirki i Wigury, Chopina, Kościuszki, Adama Mickiewicza, Piaskowa, Wschodnia (część)

Osiedle Słowiańskie: Serbska, Łużycka, Bobrzańska, Ślężańska, Trzeboszańska

Jak widać potrzeby są bardzo duże i nie da się w krótkim czasie nadrobić wieloletnich zaległości. Dlatego też należy wytypować z każdego obszaru najważniejsze inwestycje i skupić się na ich realizacji. W dużej części drogi te, aby przywrócić im odpowiedni stan techniczny wystarczy wymienić warstwę ścieralną. Ze względu na ograniczenia prędkości, ale przede wszystkim tonażowe wymiana warstw konstrukcyjnych nie zawsze jest potrzebna. Zabieg ten jest dużo tańszy i w krótkim czasie może spowodować że ulice osiedlowe, które mieszkańcy obserwują z okien swoich mieszkań, szybko zostaną naprawione. Podział na dzielnice spowoduje, że w każdej części miasta zostaną wyremontowane ulice i nie będzie zarzutów, że pewien obszar Świdnicy jest uprzywilejowany. Spowoduje to również, że na osiedlach, na których przez lata nie inwestowano w infrastrukturę drogową wreszcie, zostaną wyremontowane drogi.

L.P.	Dzielnica	Ulice proponowane do remontu
1	Osiedle Młodych	Jaroslawa Dąbrowskiego, Jakuba Jasińskiego, Waryńskiego (odcinek)
2	Osiedle Zawiszów	Jadwigi Śląskiej, Henryka Brodatego
3	Osiedle Kolonia	Mikołaja Reja, Mazowiecka,
4	Osiedle Zarzeczce	Okrężna, Klonowa
5	Osiedle Kraszowice	Działkowa, Słoneczna, Przelotowa (odcinek)
6	Centrum	Traugutta, Spółdzielcza, Różana, Zamkowa, Jagiellońska, Joachima Lelewela, Mieszka I
7	Osiedle Zwierzynieckie	Wilcza, Krucza, Słowicza, Sowa
8	Zachód	Lompy, Niecała (odcinek), Jarzębinowa, Wrzosowa, Stanisława Staszica, Kusocińskiego
9	Osiedle Słowiańskie	Bobrzańska, Ślężańska, Łużycka, Serbska

3. Przebudowa dróg gruntowych – W mieście jest nadal kilkanaście kilometrów dróg gruntowych. Część z nich to tylko drogi prowadzące do pól jak ul. Torowa, Hodowlana, duża część ul. Komunalnej, Przelotowa. Inne drogi prowadzą do ogrodów działkowych (Potokowa, Tenisowa, Podmiejska, Langiewicza, Parkowa), terenów rekreacyjnych (Sportowa i Bokserska) oraz do garaży przy ul. Jarzębinowej, Zwierzynieckiej, Wałowej, Mieszka I, Ofiar Oświęcimskich, Ceglanej. Pozostałe to drogi przy których usytuowane jest w większości budownictwo jednorodzinne. Są to małe ulice, które ze względu na małe natężenie ruchu i niewielką liczbę mieszkańców zwykle były przez lata nie remontowane. Należy wziąć pod uwagę, że bieżące utrzymanie dróg gruntowych jest kosztowne co powoduje, że corocznie wydawane jest od 100 do 200 tys zł na utrzymanie tych dróg. Niestety, ale remont dróg gruntowy jest nietrwały, zwykle w krótkim czasie trzeba zabiegi utrzymaniowe powtarzać. Powoduje to, że komfort mieszkańców jest niewielki (błoto i zastoiska wody w czasie opadów, kurz w lecie), a koszty są duże.

W związku z powyższym, aby polepszyć komfort życia mieszkańców Świdnicy, a z drugiej strony zmniejszyć koszty bieżące utrzymania dróg należy wszystkie drogi gruntowe przy których usytuowane są budynki mieszkalne utwardzić. Są to następujące ulice:

- a) Ul. Deszczowa
- b) Dojazd do budynków Sikorskiego 42,
- c) Ul. Sowińskiego
- d) Ul. Rzemieślnicza
- e) Ul. Chłopska
- f) Ul. Czereśniowa,
- g) Ul. Legii Nadwiślańskiej
- h) Ul. Letnia
- i) Ul. Szczęśliwa
- j) Ul. Komunalna od ul. Wrocławskiej
- k) Ul. Wadowicka
- l) Ul. Klonowa (sięgacz do budynków 13-15)
- m) Ul. Kątna

Część z dróg już w 2015 ulegnie przebudowie np.: Legii Nadwiślańskiej, Letnia, Szczęśliwa, Podmiejska, dla innych przygotowywana jest dokumentacja techniczna: Deszczowa, Chłopska, Sowińskiego. Należy przyjąć, że średnio koszt przebudowy jednej ulicy to 200 000 zł., dlatego nie licząc przebudowy dróg, które będą wykonane w 2015 roku należy w ciągu najbliższych lat przeznaczyć na utwardzenie dróg gruntowych przy terenach mieszkaniowych kwotę około 2 000 000 zł.

Ze względów komunikacyjnych należy rozważyć konieczność budowy ulic takich jak Sportowa, Bokserska, Lipowa, Kanonierska, sięgacz ul. Kątnej. Pozostałe drogi gruntowe można utwardzić frezowiną bitumiczną uzyskaną z usuwania warstw ścieralnych remontowanych ulic. Dobrze zagęszczony destruk asfaltowy będzie trwalszy niż remont tłuczniem i może posłużyć wiele lat. Taką technologią można zastosować np. przy dojazdach do ogrodów działkowych czy dojazdach do garaży.

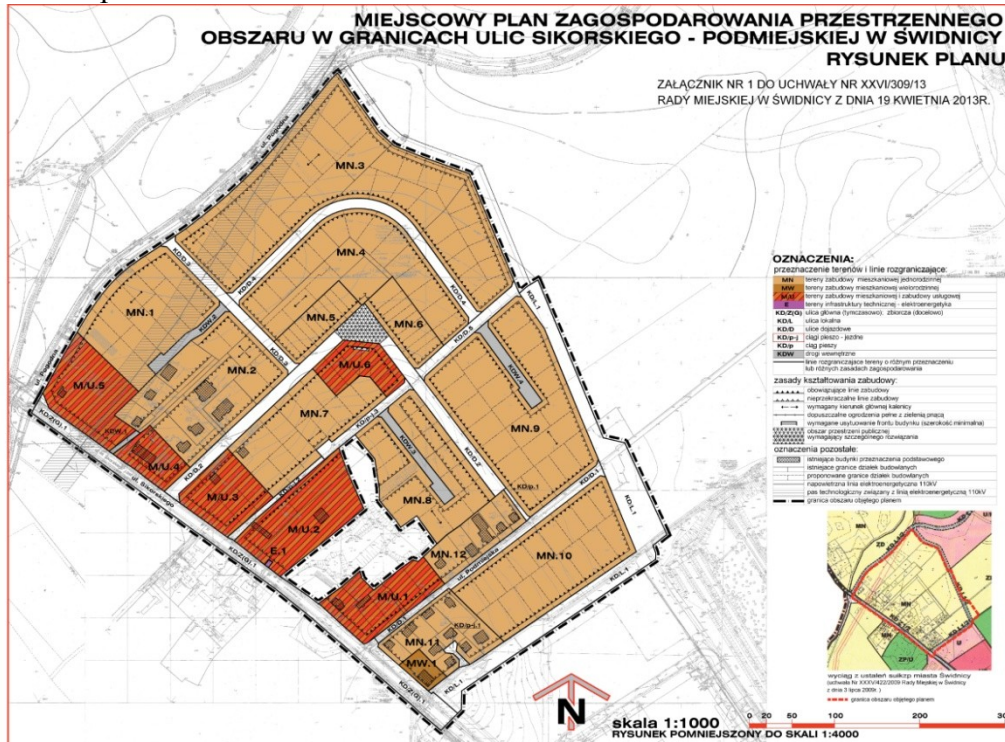
4. Rozwój terenów inwestycyjnych oraz mieszkaniowych

Przez ostatnie kilka lat miasto nie miało w ofercie sprzedaży działek pod zabudowę jednorodzinna i wielorodzinna, nieco lepiej wyglądała oferta sprzedaży terenów usługowych i przemysłowych. Powodowało to, że mieszkańcy Świdnicy nabywali działki pod budowę domy w sąsiednich gminach. Dlatego też rozpoczęto starania zmierzające do utworzenia nowych terenów mieszkaniowych. Zlecono wykonanie dróg głównych tj.

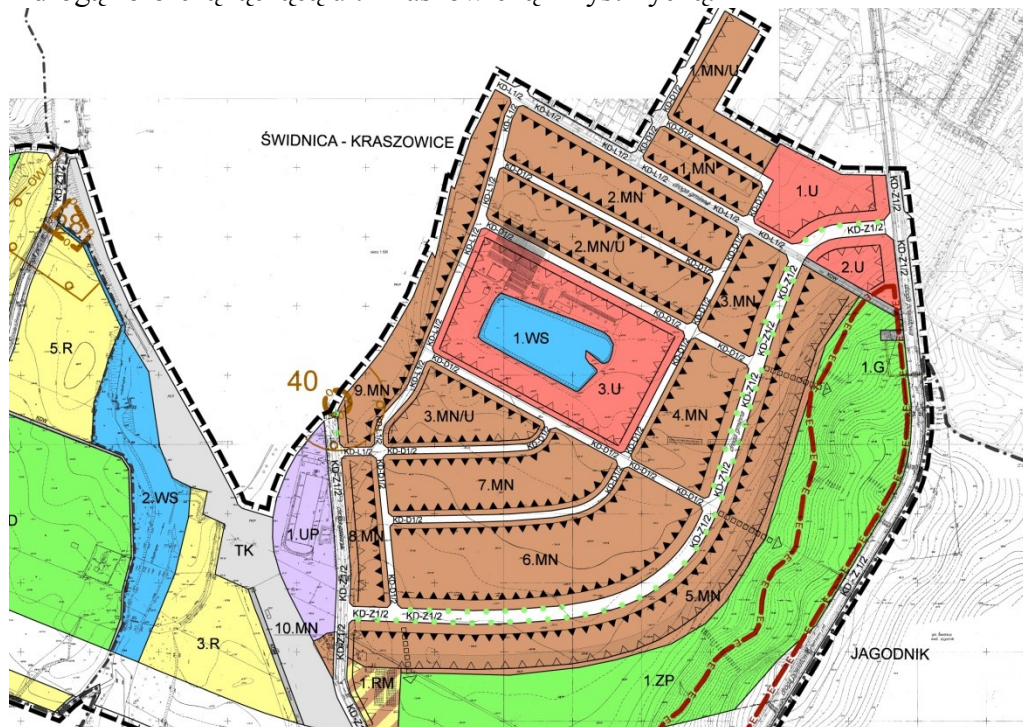
ul. Sudecką i fragmentu ulicy Karkonoskiej osiedla Na wzgórzu co pozwoli na udostępnienie do sprzedaży kilkudziesięciu działek budowlanych. Prace drogowe polegały jedynie na wytyczeniu dróg w terenie oraz ułożeniu warstw podbudowy wraz z nawierzchnią ścieralną w postaci nietrwalej. Docelowa nawierzchnia bitumiczna zostanie ułożona po wykonaniu wszystkich prac związanych z uzbrojeniem działek tj. wykonaniem przyłączy gazowych, wodnych oraz zaprojektowaniem zjazdów. Dodatkowo w MPZP Westerplatte – Bystrzycka przewidziano wybudowanie sięgacza ul. Kątnej w celu udostępnienia nowych terenów mieszkaniowych.



Innym przykładem może być uaktywnienie terenów pomiędzy ulicami Pogodną, Podmiejska i Sikorskiego. Aktualnie projektowany jest układ drogowy dla ww. osiedla. Po zakończeniu projektowania należy rozpocząć proces uzbrojenia terenu oraz wybudowania pierwszych dróg. Pozwoli to na zatrzymanie emigracji świdniczan oraz ściągnięcie nowych mieszkańców spoza miasta.



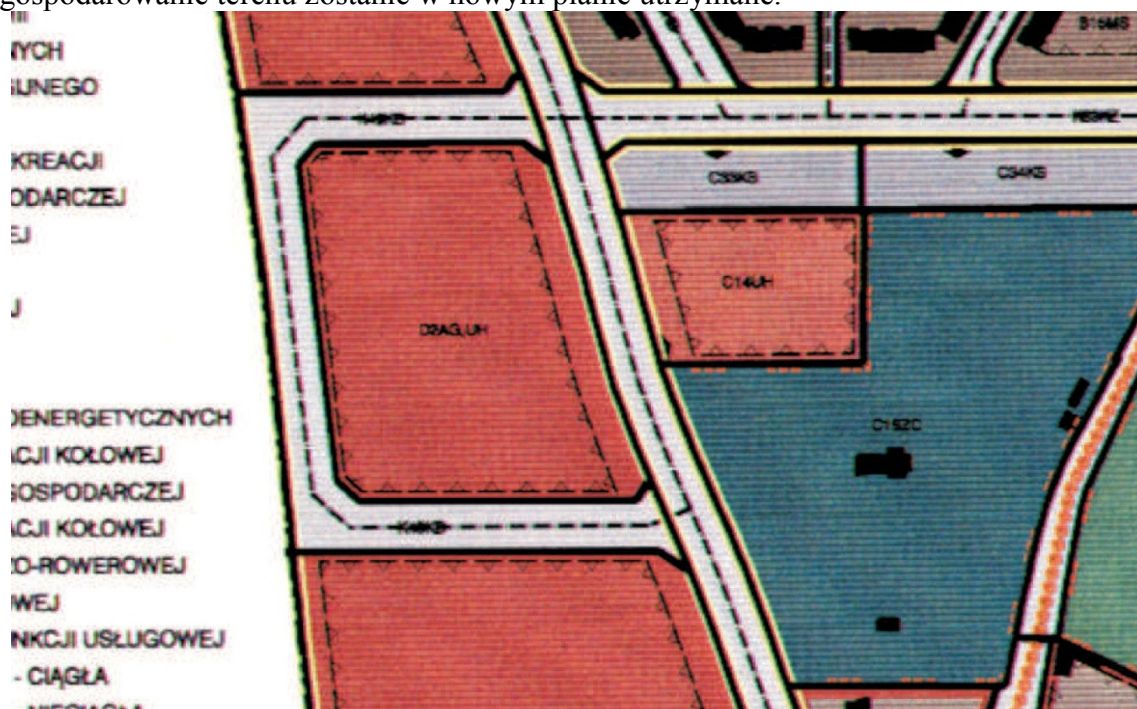
W MPZP „Obwodnica” przewidziana została rozbudowa osiedla domków jednorodzinnych na Kraszowicach. Na południe od ul. Przelotowej zaprojektowane jest osiedle z drogą zbiorczą łączącą ul. Kraszowicką i Bystrzycką.



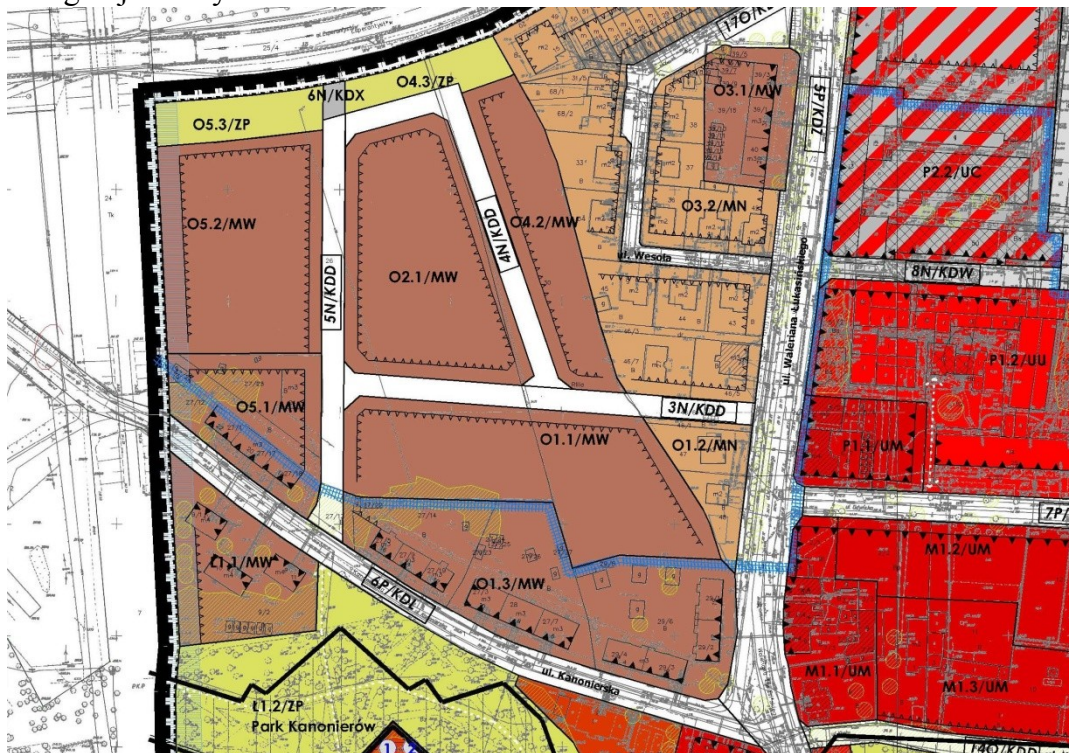
W jednym z najstarszych, ale nadal obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego jest plan dla rejonu Kraszowic i ul. Śląskiej z 2000 roku. Przewiduje on budowę osiedla mieszkaniowego obsługiwanego przez drogi publiczne połączone z ul. Kraszowicką. Jednakże ze względu na opracowanie zasięgu terenów zalewowych rzeki Bystrzycy przedmiotowy plan musi ulec zmianie.



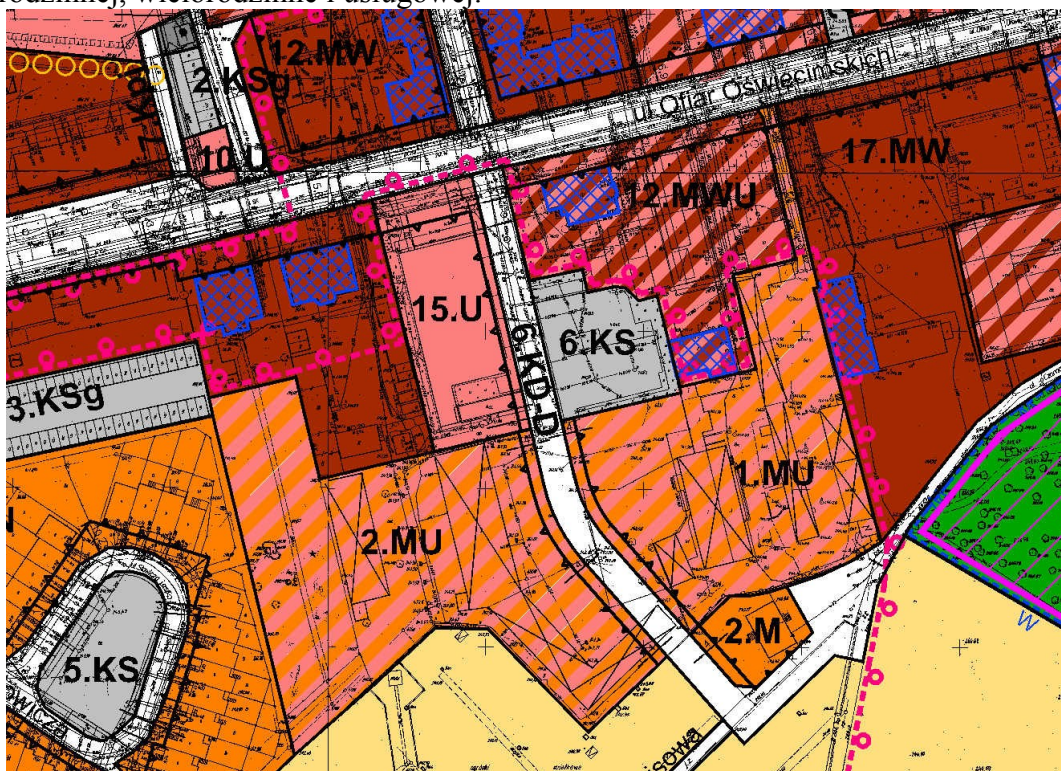
W Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla dzielnicy mieszkaniowej „Zawiszów”, zatwierdzony uchwałą nr XIII/153/03 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 7 listopada 2003r. znajduje się droga udostępniająca nowe tereny mieszkaniowe w miejscu obecnych terenów działkowych. Jednakże ze względu na nieaktualność planu przystąpiono do przygotowań zmierzających do zmiany zapisów. Nie ma pewności, że takie zagospodarowanie terenu zostanie w nowym planie utrzymane.



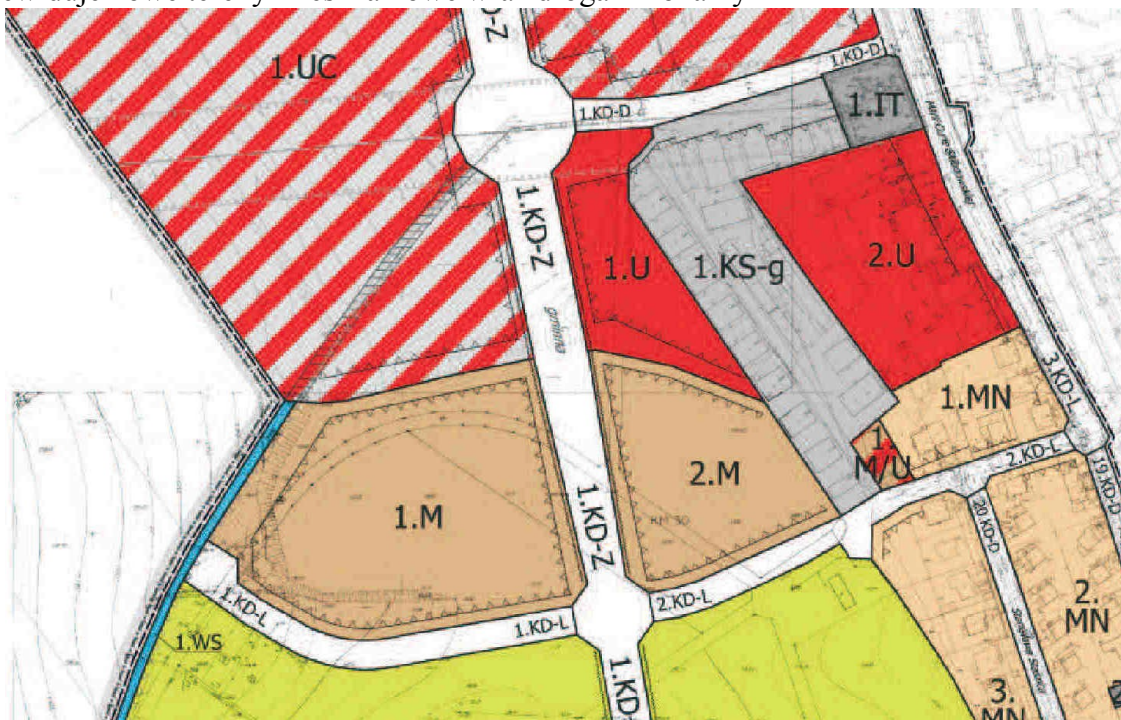
Inne osiedle tym razem domów wielorodzinnych jest przewidziane w planie zagospodarowania „Śródmieście – Północ”. Pomiedzy ulicą Łukasieńskiego, Esperantystów, linią kolejową i ul. Kanonierską znajduje się teren, którego aktywizacja wymaga budowy trzech dróg dojazdowych.



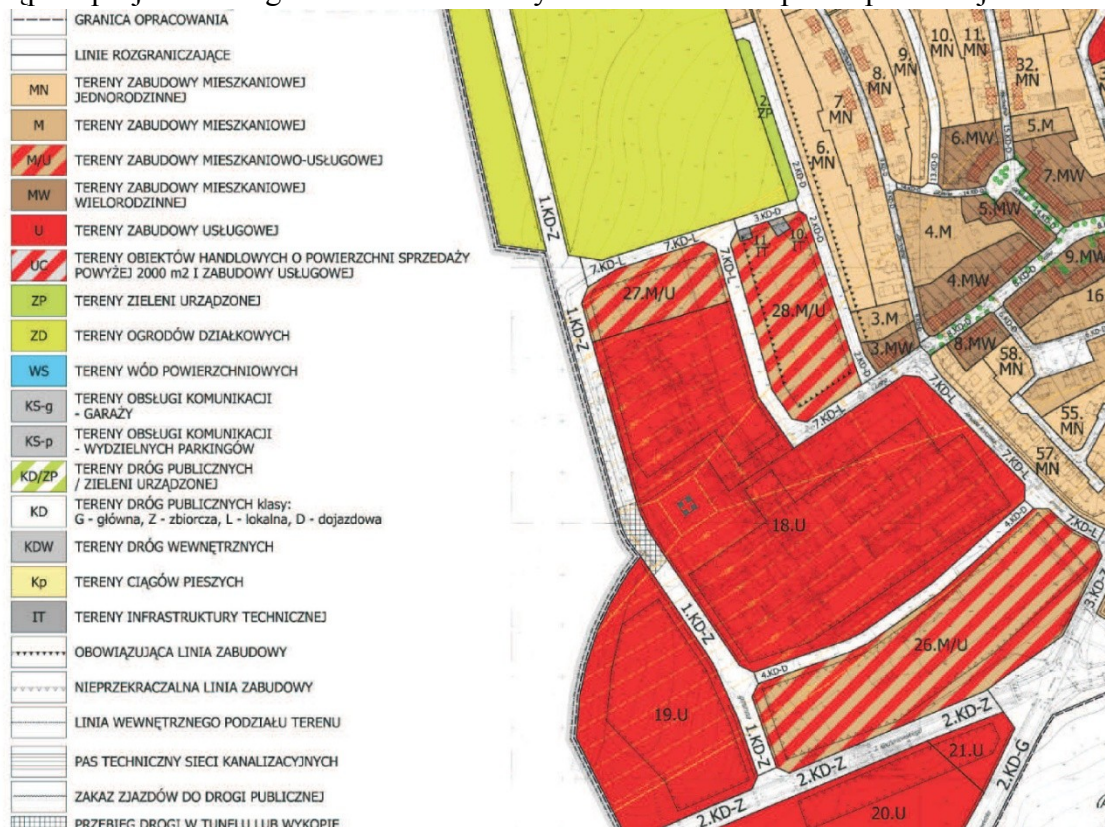
W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla obszaru ulicy Ofiar Oświęcimskich uchwalonym w dniu 29 maja 2015 została wprowadzona droga łącząca ul. Ofiar Oświęcimską z ul. Tenisową. Wzdłuż tej drogi zaprojektowano tereny zabudowy jednorodzinnej, wielorodzinne i usługowej.



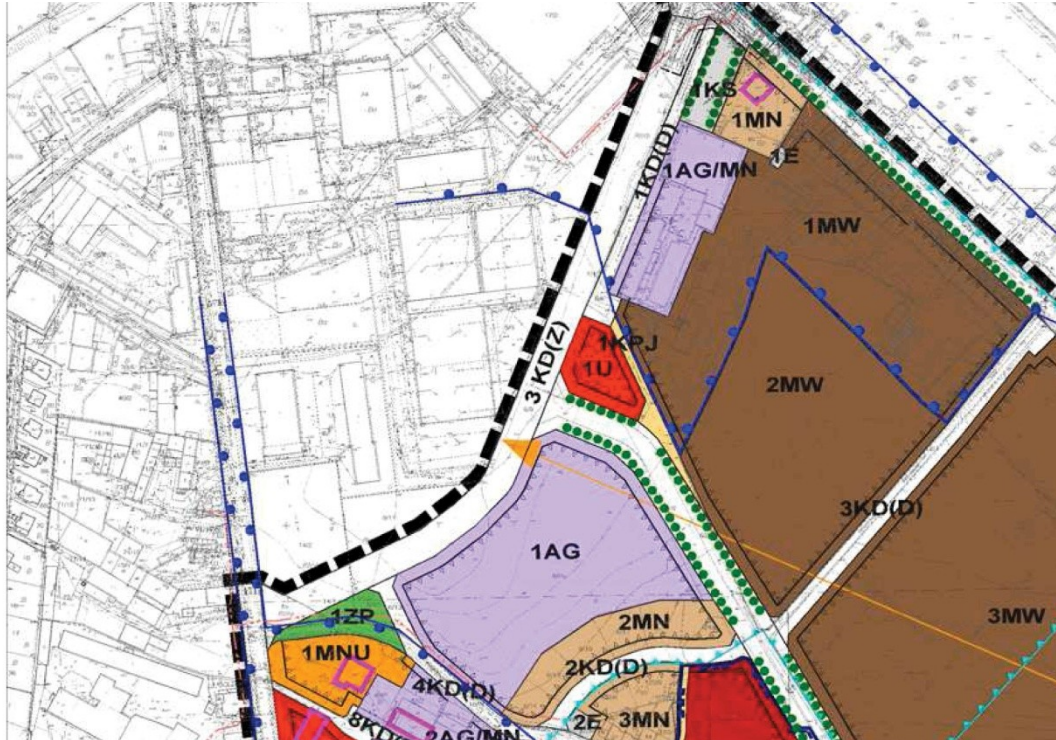
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnicy „Śródmieście – północ” zatwierdzony uchwałą nr XII/145/11 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 25 listopada 2011r. przewiduje nowe tereny mieszkaniowe wraz drogami lokalnymi



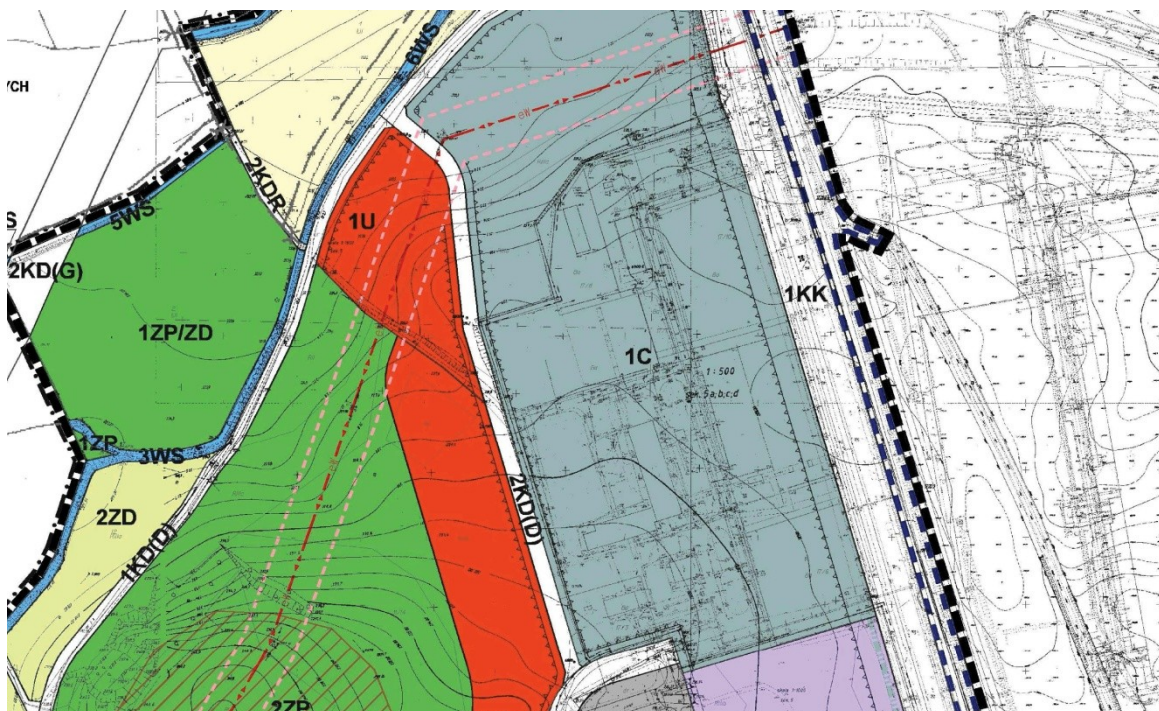
Niezwykle ważne dla funkcjonowania miasta jest rozwój terenów przemysłowych i usługowych. W ofercie powinny się znaleźć działki uzbrojone i dobrze skomunikowane. Obecnie tereny takie możliwe do sprzedaży znajdują się przy ul. Leśnej naprzeciwko szpitala Latawiec. Do udostępnienia ww. działek niezbędne jest wybudowanie dróg, które umożliwią dostęp do projektowanego na terenach Gminy Świdnica domu opieki społecznej.



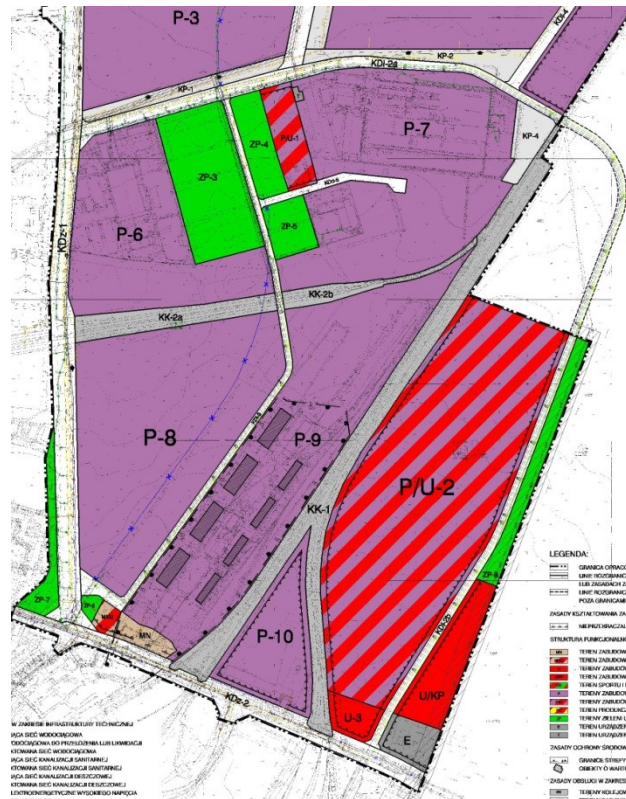
Tereny aktywizacji gospodarczej zostały przewidziane w MPZP „Westerplatte-Bystrzycka”, których uaktywnienie wymaga budowy ul. Kasztanowej pomiędzy ul. Westerplatte i Bystrzycką. Droga ta stanowić może jednocześnie skrót pomiędzy ww. ulicami i będzie pozwalała ominąć dwa przejazdy kolejowe oraz skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.



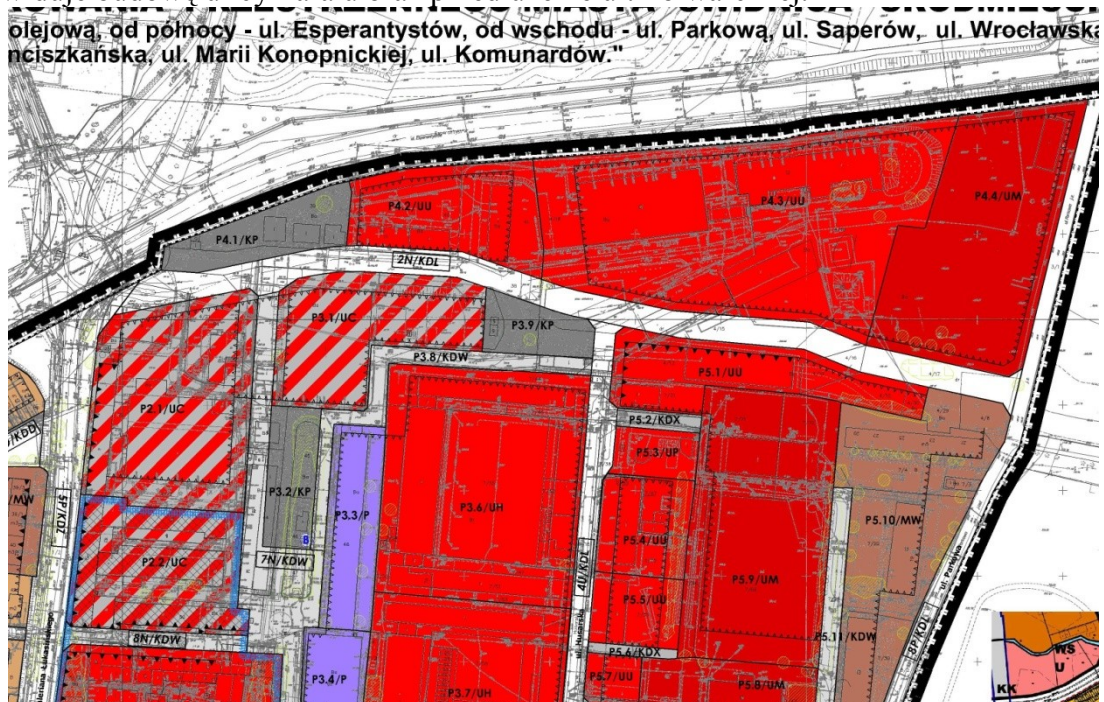
W zmianie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „ul. Sikorskiego” w Świdnicy w granicach ulic Sikorskiego – Pogodnej zatwierdzonej uchwałą nr XI/131/11 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 21 października 2011r. znalazła się droga dojazdowa udostępniająca nowe terytoria usługowe.

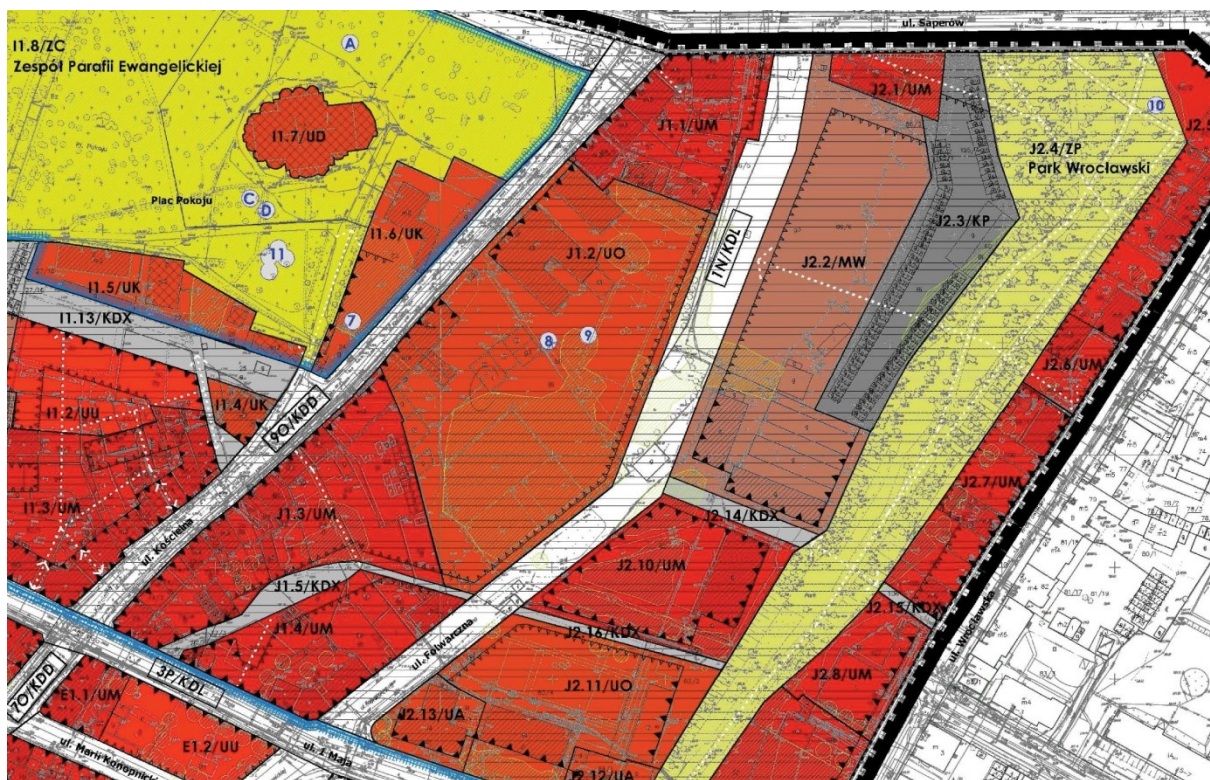


Po wschodniej stronie ul. Przemysłowej w MPZP „Przemysłowa” znajdują się dwie drogi przewidziane w budowy pod kątem udostępnienia terenów przemysłowych. Pierwsza to ul. Stalowa, która wykonana jest w chwili obecnej jedynie w części oraz inna droga lokalna zaprojektowana wzdłuż granicy miasta i łącząca ul. Metalowców z ul. Mikołaja Kopernika.



Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnicy „Śródmieście – północ” zatwierdzony uchwałą nr XII/145/11 Rady Miejskiej w Świdnicy z dnia 25 listopada 2011r. przewiduje budowę ulicy Pafalu oraz przedłużenie ul. Folwarcznej.





Podsumowując w planach rozwoju miasta znajduje się wiele dróg, które mają służyć stworzeniu terenów pod zabudowę mieszkaniową lub terenów przemysłowych. W przypadku zabudowy jednorodzinnej należy kontynuować rozpoczęte projekty tj. budowa osiedla Na wzgórzu oraz osiedla przy ul. Sikorskiego. W przypadku terenów przemysłowych kierunek działań należy skorelować z ofertą inwestycyjną działek.

5. Chodniki i ścieżki rowerowe

W 2012 roku powstało opracowanie „Stan nawierzchni ciągów pieszych w mieście Świdnicy – ocena, potrzeby, zamierzenia. Zadaniem tego dokumentu miało być określenie stanu nawierzchni chodników i ścieżek rowerowych w pasach drogowych dróg gminnych. Zgodnie z wynikami około 56% chodników w mieście jest w stanie bardzo dobrym, 10 % dobrym, 22% zadowalającym, 9 % złym i 3% w bardzo złym. W trybie pilnym trzeba się zająć chodnikami najgorszymi czyli z grupy zły i bardzo zły. Są to następujące chodniki:

Osiedle Młodych: Ludwika Waryńskiego, Jarosława Dąbrowskiego, Ignacego Prądyńskiego.

Osiedle Zawiszów: Henryka Pobożnego, Kazimierza Odnowiciela, Henryka Brodatego

Osiedle Kolonia: Inżynierska, Lwowska, Wileńska, Ignacego Kraszewskiego, Stanisława Wokulskiego.

Osiedle Zarzeczce – Jodłowa, Mikołaja Kopernika, Hugona Kołłątaja, Dębowa

Osiedle Kraszowice –Pusta, Działkowa, Morełowa, Czereśniowa, Przelotowa, Słoneczna, Kątna, Malinowa, Agrestowa,

Centrum: Gdyńska, Kanonierska, Przechodnia, Różana, plac Ludowy, Księżnej Agnieszki, Piekarska, Kwiatowa, Sprzymierzeńców, Szpitalna, Łukasiewskiego, Wierzbowa, Ogrodowa

Osiedle Zwierzynieckie: Zwierzyniecka, Słowicza, Wilcza, Jaskółcza, Krucza, Sowa

Dzielnica Zachodnia: Skłodowskiej –Curie, Pola, Głowackiego, Miernicza, Biberaska, Krasickiego, Stamma, Świętojańska, Kościuszki, Chopina

Osiedle Słowiańskie: Brak chodników w dużej części osiedla,

Jest wiele miejsc w Świdnicy, gdzie brak jest chodników w ciągach dróg gminnych. Są to następujące miejsca: Osiedle Słowiańskie, Zielona, Korczaka, Wrocławska (odcinek), Tokarzewskiego, Morcinka, Kruczkowskiego, al. Brzozowa, Hetmańska (odcinek), Ogrodowa, Wesoła.

Aby zapewnić dostęp do dobrej infrastruktury w jak najkrótszym czasie przewiduje się przede wszystkim budowę chodników tam gdzie ich nie ma. Przy drogach, gdzie ciągi piesze są w złym stanie należy przebudować chodniki po jednej stronie ulicy. Spowoduje to, że mieszkańcy przynajmniej jedną stroną ulicy będą mogli bezpiecznie się poruszać. W ten sposób zabezpieczy się najpilniejsze potrzeby mieszkańców.

W roku 2015 ogłoszono trzy przetargi na przebudowę chodników. W ramach pierwszego realizowane są następujące chodniki:

L.P.	Ulica	Powierzchnia [m ²]	Kwota
1	Ignacego Prądzyńskiego	60	7 617,27 zł
2	Świerkowa	182	21 052,90 zł
3	Krakowska	85	7 261,92 zł
4	Jarosława Dąbrowskiego	236	32 488,29 zł
5	Zwierzyniecka	100	14 619,90 zł
6	Parkowa	468	57 689,21 zł
7	Armii Krajowej	364	36 305,81 zł
8	Mikołaja Reja	540	72 981,56 zł
9	Saperów	1 433	143 835,25 zł
SUMA		3 468	393 852,11 zł

Wykorzystując oszczędności z pierwszego przetargu oraz po dołożeniu środków na dodatkowe chodniki rozstrzygnięto w sierpniu drugi przetarg, w ramach którego wykonuje się następujące chodniki:

L.P.	Ulica	Powierzchnia [m ²]	Kwota
1	Mazowiecka	542	69 999,30 zł
2	Ludwika Waryńskiego	1 173	129 851,10 zł
3	Zwierzyniecka	743	91 389,00 zł
4	Karola Marcinkowskiego	73	10 633,35 zł
5	Walerego Wróblewskiego	210	23 247,00 zł
SUMA		2 741	325 119,75 zł

Trzeci przetarg na budowę chodników odbył się 14 września i obejmował następujące chodniki:

L.P.	Ulica	Powierzchnia [m ²]
1	Słowiańska	581
2	Ludwika Waryńskiego	111
3	Promenada Ludwika Waryńskiego	267
4	Rycerska	211
5	Pl. Wojska Polskiego	144
SUMA		1 314

W sumie w roku bieżącym wyremontowanych lub wybudowanych będzie ponad 7 500 m² chodników. Są to tylko dane dotyczące chodników remontowanych samodzielnie bez inwestycji w trakcie których wybudowano 11 452,65 m² chodników i ścieżek rowerowych.

Kliczkowska – Etap A – chodnik – 1851,35 m², ścieżka rowerowa – 1 354,15 m²

Etap B – chodnik – 1458,75 m², ścieżka rowerowa – 794,40 m²

Władysława Sikorskiego - chodnik – 536,00 m², ścieżka rowerowa – 1170,00 m²

Wałbrzyska - chodnik – 1473,00 m², ścieżka rowerowa – 1329,00 m²

Emilii Plater - chodnik – 1110,00 m², ścieżka rowerowa – 110,00 m²

Westplatte – chodnik – 266,00 m²

Szacunkowe koszty dla zaproponowanych chodników określono na podstawie cen kosztorysowych uzyskanych w 2015 roku. Jednakże realne koszty uzyskane w przetargu były około 30% mniejsze.

Osiedle Młodych

L.P.	Ulica	Koszty
1	Dąbrowskiego po stronie wejść do budynków	85 000,00 zł
2	Dąbrowskiego po stronie budynków Prądyńskiego	385 000,00 zł
3	Ignacego Prądyńskiego	200 000,00 zł
4	Jarosława Waryńskiego po stronie skarpy	459 000,00 zł
5	Marcinkowskiego miejscowo po stronie budynków	348 000,00 zł
SUMA		1 477 000,00 zł

Osiedle Zawiszów

L.P.	Ulica	Koszty
1	Kazimierza Odnowiciela	386 400,00 zł
2	Henryka Brodatego	552 600,00 zł
3	Henryka Pobożnego	316 600,00 zł
SUMA		1 255 600,00 zł

Osiedle Kolonia

L.P.	Ulica	Koszty
1	Inżynierska	190 000,00 zł
2	Lwowska	120 000,00 zł
3	Wileńska	122 000,00 zł
4	Ignacego Kraszewskiego	191 000,00 zł
5	Stanisław Wokulskiego	267 200,00 zł
SUMA		890 200,00 zł

Osiedle Zarzecze

L.P.	Ulica	Koszty
1	Jodłowa	273 000,00 zł
2	Mikołaja Kopernika	852 400,00 zł
3	Dębowa	88 000,00 zł
4	Hugona Kołłątaja	174 400,00 zł
SUMA		1 387 800,00 zł

Osiedle Zarzecze

L.P.	Ulica	Koszty
1	Pusta	34 200,00 zł
2	Słoneczna	110 000,00 zł
3	Morelowa	199 400,00 zł
4	Malinowa	242 200,00 zł
5	Agrestowa	143 200,00 zł
6	Czereśniowa	145 000,00 zł
7	Przelotowa	68 200,00 zł
8	Działkowa	80 000,00 zł
9	Kątna	400 000,00 zł
SUMA		1 422 200,00 zł

Centrum

L.P.	Ulica	Koszty
1	Gdyńska	67 600,00 zł
2	Kanonierska	56 200,00 zł
3	Przechodnia	50 000,00 zł
4	Różana	85 200,00 zł
5	Kwiatowa	42 800,00 zł
6	plac Ludowy	103 200,00 zł
7	Ks Agnieszki	100 000,00 zł
8	Piekarska	62 600,00 zł
9	Sprzymierzeńców	140 000,00 zł
10	Szpitalna	54 000,00 zł
11	Łukaszyńskiego	216 000,00 zł
12	Wierzbowa	110 000,00 zł
13	Ogrodowa	90 800,00 zł
SUMA		1 178 400,00 zł

Osiedle Zwierzynieckie

L.P.	Ulica	Koszty
1	Słowicza	100 000,00 zł
2	Wilecza	60 800,00 zł
3	Jaskółcza	22 000,00 zł
4	Krucza	44 000,00 zł
5	Sowia	42 400,00 zł
6	Zwierzyniecka	124 000,00 zł
SUMA		393 200,00 zł

Dzielnica Zachodnia

L.P.	Ulica	Koszty
1	Marii Skłodowskiej-Curie	406 400,00 zł
2	Wincentego Pola	40 000,00 zł
3	Głowackiego	189 200,00 zł
4	Miernicza	67 600,00 zł
5	Biberaska	40 200,00 zł
6	Ignacego Krasickiego	54 000,00 zł
7	Feliksa Stamma	92 000,00 zł
8	Świętojańska	40 000,00 zł
9	Tadeusza Kościuszki	385 200,00 zł
10	Fryderyka Chopina	355 400,00 zł
SUMA		1 670 000,00 zł

Osiedle Słowińskie

L.P.	Ulica	Koszty
1	Ślezańska	143 000,00 zł
2	Łużycka	63 800,00 zł
3	Serbska	123 200,00 zł
4	Trzeboszańska	34 000,00 zł
5	Bobrzańska	74 000,00 zł
6	Wielecka	32 000,00 zł
7	Chorwacka	12 400,00 zł
SUMA		482 400,00 zł

Całkowite koszty wykonania chodników to 10 156 800,00 zł. Jest to suma duża, jednak należy wziąć pod uwagę, są to koszty wg. Kosztorysu inwestorskiego. W przetargach rozstrzygniętych w 2015 roku ceny przetargowe były niższe nawet o 30%. Dlatego też realne koszt to około 7 000 000. Aby zagwarantować wykonanie założonych chodników należy w budżecie co roku uwzględniać kwotę minimum 1 000 000 zł.

W 2008 roku powstało opracowanie p.n. „Koncepcja budowy i przebudowy ścieżek rowerowych w Świdnicy”, które określa kierunki rozwoju sieci rowerowej. Podstawowym założeniem jest utworzenie dwóch ścieżek okalających miasto tzw. ringów, pierwszy wewnętrzny poprowadzony parkami wokół ścisłego centrum miasta oraz ring zewnętrzny poprowadzony maksymalnie blisko granic administracyjnych miasta. Oba ringi zaproponowano połączyć siecią łączników, które pozwolą na zwiększenie dostępności terenów miejskich. Podstawowym zadaniem powinno być dokończenie ringu wewnętrznego ze względu na wyznaczenie go w parkach okalających centrum, co spowoduje polepszenie dostępności ww. terenów zielonych dla mieszkańców Świdnicy. Dlatego też niezmiernie ważne jest aby w parku Młodzieżowym, Sikorskiego, Kanonierów, Ułanów, Saperów, Centralnym oraz wzdłuż ul. Nadbrzeżnej powstały ścieżki pieszo-rowerowe, które pozwolą na komfortowe i bezpieczne poruszanie się rowerami.

Dodatkowo należy połączyć główne osiedla mieszkaniowe generujące ruch rowerowy z ringiem wewnętrznym. Są to w kolejności Osiedle Młodych, Osiedle Zarzecze i Zawiszów. W chwili obecnej brak jest ścieżek rowerowych umożliwiających dojazd z przedmiotowych osiedli do centrum miasta. Głównym celem oprócz budowy ringu wewnętrznego na najbliższe

lata powinno być wybudowanie dróg rowerowych, tak aby rowerzysta mógł z miejsca zamieszkania dostać się bezkolizyjnie i bezpiecznie do centrum, gdzie zlokalizowane są istniejące ścieżki rowerowe.

Osiedle Młodych – wyznaczony korytarz: początek skrzyżowanie Ignacego Prądyńskiego i Stefana Wyszyńskiego następnie wzdłuż ul. Wyszyńskiego, Jana Riedla, Ofiar Oświęcimskich, Komunardów, koniec na skrzyżowaniu ul. Grodzka – Zamkowa.

Bez dużych nakładów finansowych nie da się zrealizować przedmiotowego zadania. Na obszarze osiedla Młodych na jezdni nie da się wyznaczyć pasa dla rowerów na jezdni ze względu na zbyt małą szerokość jezdni (na odcinku od Prądyńskiego do Marcinkowskiego). Chodniki na odcinku od wjazdu do wieżowców Wyszyńskiego 3-9 do ul. Marcinkowskiego nie pozwalają na dopuszczenie ruchu dwukierunkowego ze względu na szerokość, przez co niezbędne będą inwestycje w rozbudowę infrastruktury drogowej. Od drogi krajowej do wjazdu do Gimnazjum nr 2 chodniki są szerokie i jest możliwość dopuszczenia ruchu rowerowego. Problemem jest ul. Ofiar Oświęcimskich na odcinku od wjazdu do gimnazjum do ul. Komunardów. Chodniki są zbyt wąskie i w dodatku stoją na nich słupy oświetlenia ulicznego, słupki oznakowania pionowego, kubły na śmieci oraz dopuszczone jest parkowanie samochodów. Aby móc wprowadzić dwukierunkowy ruch rowerowy na chodniki niezbędne jest poszerzenie chodnika kosztem jezdni. Innym wariantem jest wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni, jednak to powoduje likwidację miejsc do parkowania przy krawędzi jezdni. Dodatkowo należy zlikwidować pasy lewoskrętu przy skrzyżowaniu z ul. Lwa Tołstoja. Od ul. Ofiar Oświęcimskich do ul. Żeromskiego jezdnie pozwala na wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni, chodniki są szerokie, ale stoją na nich słupy oświetlenia i słupki oznakowania poziomego. Od ul. Żeromskiego do ul. Zamkowej szerokie chodniki w pasie drogowym pozwalają na ruch dwukierunkowy po odpowiednim oznakowaniu. Na całym przebiegu problemem są przystanki autobusowe, które najlepiej omijać wydzieloną ścieżką rowerową z tyłu, co powoduje, że należy najpierw wykonać dokumentację techniczną na ich przebudowę.

Przygotowywana jest dokumentacja na przebudowę zatoki autobusowej przy ul. Riedla. Zawężenie jezdnie ul. Riedla pozwoli na przesunięcie zatoki i wygospodarowanie miejsca, które będzie przeznaczony pod ścieżkę rowerową. Pozostałe fragmenty dróg nie są obecnie projektowane i pomysł pozostaje na etapie koncepcji.

Osiedle Zawiszów - wyznaczony korytarz: początek- rondo na skrzyżowaniu Kazimierza Wielkiego, Waleriana Łukasińskiego, Bogusza Stęczyńskiego i Henryka Pobożnego dalej wzdłuż Henryka Pobożnego, Kazimierza Odnowiciela, Waleriana Łukasińskiego koniec plac Św. Małgorzaty.

Wzdłuż ul. Pobożnego nie ma dużych problemów, możliwa jest jazda po istniejącym chodniku lub budowa wydzielonej ścieżki. Wzdłuż Kazimierza Odnowiciela rozwiązaniem jest wydzielenie ścieżek rowerowych na jezdni, lecz to powoduje likwidację wszystkich miejsc do parkowania na odcinku od ul. Pobożnego do ul. Esperantystów. Odcinek od ul. Esperantystów do placu św. Małgorzaty nastrocza nowe problemy. Chodniki po obu stronach w większości nie pozwalają na dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego. Newralgiczne miejsca to odcinek od ul. Gdyńskiej do Krętej i od Saperów do Św. Małgorzaty po stronie lewej i od ul. Pięknej do Gdyńskiej oraz od Księcia Bolka Świdnickiego do Św. Małgorzaty po stronie prawej, gdzie bez zawężania jezdni i poszerzenia chodnika nie będzie możliwe wybudowanie ścieżki. Inną rozwiązaniem to wymalowanie ścieżek na jezdni, ale wiąże się to z likwidacją lewoskrętów przy skrzyżowaniu z ul. księcia Bolka Świdnickiego, chyba że przebuduje się całe skrzyżowanie i zawęzi obustronnie chodniki. Aby rozwiązać wszystkie powyższe problemy należy zlecić opracowanie dokumentacji technicznej firmie specjalizującej się w projektowaniu dróg rowerowych.

Osiedle Zarzecze - wyznaczony korytarz: początek ronda na skrzyżowaniu ul. Przemysłowej, Mikołaja Kopernika i Okrężnej, dalej wzdłuż ul. Mikołaja Kopernika do skrzyżowania ul. Wodnej i Nadbrzeżnej. Na całej długości ul. Kopernika są trzy newralgiczne punkty, dwa dotyczą zatok autobusowych wraz z wiatą przystankową, trzeci to przekroczenie rzeki Bystrzyca. Zakłada się, że istniejące słupy oświetlenia ulicznego z napowietrzną linią energetyczną zostaną przebudowane w roku bieżącym i nie będą kolidować z projektowaną ścieżką rowerową. Przygotowywana dokumentacja techniczna na budowę ciągu pieszo-rowerowego obejmuje również budowę kładki rowerowej obok mostu na rzece Bystrzyca.

6. Parkingi

W maju 2011 roku powstało opracowanie pn.: „Polityka parkingowa miasta Świdnica”, które przedstawiało skalę problemów z parkowaniem. Dokument ten zawiera informacje na temat deficytu miejsc do parkowania na osiedlach mieszkaniowych takich jak osiedle Młodych, Zawiszów, Zarzecze, rejonu ulicy Paderewskiego oraz analizę funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania. Nieustanny wzrost ilości samochodów, wymusza budowę nowych miejsc do parkowania. Niestety zaczyna brakować działek miejskich na których można by było zlokalizować parkingi. W pierwszej kolejności budowane są parkingi w miejscach, w których deficyt miejsc parkingowych jest duży. Priorytetem jest również budowa miejsc postojowych w postaci zatok postojowych ze względu na niskie koszty wykonania związane z brakiem konieczności budowy kanalizacji deszczowej, dróg dojazdowych i oświetlenia.

W roku 2015 rozstrzygnięto przetarg na budowę nowych miejsc do parkowania. W ramach zadania inwestycyjnego "Budowa wraz z przebudową zatok parkingowych na terenie miasta Świdnicy" realizowane są następujące parkingi:

L.P.	Ulica	Liczba miejsc do parkowania	Kwota
1	Henryka Brodatego 43	4	9 901,93 zł
2	Jana Kilińskiego 1	35	84 640,00 zł
3	Langiewicza 1	4	7 626,00 zł
4	Langiewicza 5	12	28 659,00 zł
5	Kazimierza Odnowiciela	12	32 964,00 zł
6	Prądyńskiego 43	3	8 179,07 zł
7	Wyszyńskiego	27	67 859,10 zł
SUMA		97	238 829,10 zł

Dodatkowo w roku bieżącym w wyniku oszczędności inwestycyjnych zrealizowana zostanie zatoka parkingowa wzdłuż budynków przy ul. Henryka Brodatego 1. Powstanie 11 nowych miejsc po parkowania wzdłuż jezdni.

Osiedle Młodych - większość terenów w pasach drogowych jest już zagospodarowana. Duży parking przy ul. Stefana Wyszyńskiego jest na ukończeniu i należy pomyśleć nad przeznaczeniem innych terenów poza pasem drogowym na parkingi. Duży wolny teren miejski znajduje obok terenów rekreacyjnych wzdłuż ul. Prądyńskiego obok kościoła. Część z terenów zielonych nie jest zagospodarowana, więc można je przeznaczyć na cele parkingowe. Inny teren to działka również przy ul. Prądyńskiego, ale usytuowana przy trafostacji i wieży ciśnień. Terenem tym jednak zainteresowani są inwestorzy, którzy chcą w tym miejscu wybudować myjnię samochodową. W centralnej części osiedla większy teren,

który mógłby stanowić również funkcje parkingowe to teren wzdłuż ul. Kozara-Słobódzkiego naprzeciwko Gimnazjum nr 1. Należy jednak uwzględnić, że w pierwszej kolejności należy zagwarantować bezpieczeństwo i komfort uczniom, a dopiero w drugiej kolejności uwzględnić potrzeby parkingowe. Innym terenem, który można przeznaczyć na cele parkingowe jest niezagospodarowany obszar zielony przy Gimnazjum nr 1, do którego dojazd jest pomiędzy budynkami Kozara-Słobódzkiego nr 23-25. Mógłby on służyć jako parking dla pracowników szkoły oraz rodziców, którzy przywożą dzieci do szkoły lub przyjeżdżają na wywiadówki.

Tak jak wspomniano wcześniej tereny w pasach drogowych zostały już zagospodarowane, kilka miejsc do parkowania może powstać jeszcze wzdłuż ul. Langiewicza, Emilii Plater, Kozara-Słobódzkiego. Więcej terenów miejskich na terenie osiedla nie ma. Pozostałe duże wolne tereny, które można przeznaczyć na parkingi, są własnością wspólnot i spółdzielni mieszkaniowej.

Osiedle Zawiszów – Osiedle to można podzielić na dwie części – „stara” część osiedla ograniczona ulicą Henryka Pobożnego, Kazimierza Odnowiciela, Władysława Andersa i Kazimierza Wielkiego. „Nowa” część to obszar ograniczony ul. Kazimierza Wielkiego, Bolesława Śmiałego, Bolesława Krzywoustego i Bogusza Stęczyńskiego. Problemy parkingowe występują przede wszystkim w starej części osiedla. Duża część pasów drogowych jest już zagospodarowana, pozostały pojedyncze miejsca wzdłuż ul. Henryka Brodatego, Władysława Łokietki. Duże parkingi to przede wszystkim parking przy ul. Henryka Pobożnego oraz parkingi położone wzdłuż drogi dojazdowej wzdłuż budynków Władysława Łokietka, Jadwigi Śląskiej i Henryka Brodatego. Pierwszy parking jest jeszcze nie ukończony, decyzja o kontynuacji zapadnie wtedy, gdy zwiększy się jego zapełnienie. Obecnie liczba miejsc do parkowania zapełniona jest w połowie. Świadczy to o tym, że mieszkańcy chcą stawiać samochód blisko miejsca swojego zamieszkania. Nieco inna sytuacja ma miejsce z drugim parkingiem, wszystkie wykonane parkingi są zajmowane przez mieszkańców. W chwili obecnej zapotrzebowanie na nowe miejsca do parkowania nieznacznie zmalało. Miasto od 2009 roku sukcesywnie z roku na rok etapami buduje parkingi w tym rejonie. Należy nadmienić, że w część prac związanych z budową parkingów włączyła się Spółdzielnia Mieszkaniowa „Zawiszów”. Na przestrzeni tych kilku lat udało się wspólnie wybudować ponad sto miejsc do parkowania, co pozwoliło w znacznym stopniu na zaspokojenie potrzeb parkingowych. Rozbudowa parkingów w tym obszarze musi być poprzedzona pomiarami napełnienia miejsc parkingowych. Jednakże możliwe do zrealizowania parkingi dotyczą terenów zarówno miejskich jak i spółdzielni Zawiszów. Dlatego też decyzja o budowie nowych parkingów powinna być uzgodniona z spółdzielnią.

Dużo lepsza sytuacja jest w „nowej” części osiedla, gdzie podczas budowy dróg zrealizowano wystarczającą liczbę miejsc do parkowania. Ulica Bolesława Śmiałego i Bolesława Krzywoustego posiada zatoki postojowe po oby stronach jezdni. Dodatkowo każdy z deweloperów musiał na swojej działce wybudować określoną w MPZP liczbę miejsc do parkowania.

Osiedla Zarzeczce - Według danych z 2011 roku najgorsza sytuacja była na ulicach takich jak: Piotra Skargi, Klonowa, Dębowa i Hugona Kołłątaja (od Klonowej do Dębowej). W międzyczasie w tych lokalizacjach zrealizowano szereg inwestycji mających na celu poprawę sytuacji. Wybudowano zatokę wzdłuż ul. Kołłątaja dla 18 samochodów, zatokę wzdłuż ul. Klonowej dla około 40 samochodów, a przy ul. Piotra Skargi rozbudowano duży parking. Spowodowało to, że sytuacja nieco się polepszyła. Miejsca w pasie drogowym przeznaczone na usytuowanie zatoki znajdują się wzdłuż ul. Kilińskiego, Piotra Skargi i Rolniczej. Tereny, które należy uporządkować i przeznaczyć na cele parkingowe to

zaplecze budynków ul. Dębowa nr 2-26 i Okrężna 53-63. Spowoduje to, że przybędzie kilkadziesiąt nowych miejsc od parkowania wzdłuż ul. Dębowej i Okrężnej. Podobnie jak w poprzednich osiedlach niezagospodarowane tereny, które można wykorzystać na parkingi są własnością wspólnot lub spółdzielni.

Rejon ul. Paderewskiego – W obszarze ograniczonym ul. Wałbrzyską, Paderewskiego, Czecha i Kusocińskiego występuje bardzo duży problem z parkowaniem. Jedynie niewielkie fragmenty gruntu wzdłuż ul. Paderewskiego można wykorzystać na zatoki postojowe. Pierwszą zatokę dla samochodów parkujących wzdłuż ul. Paderewskiego można wykonać przed dużym parkingiem na zapleczu budynków Karola Szymanowskiego 5 – 9. Budowa drugiej jest bardziej kłopotliwa. Wzdłuż ul. Paderewskiego stoją budynki jednorodzinne, których właściciele zajmują pas drogowy szerokości ok. 3 m. Gdyby się udało odzyskać teren to powstałoby kilkadziesiąt miejsc do parkowania. Wydzielony parking można wybudować wykorzystując grunty należące do Szkoły Podstawowej nr 8. Obok miasteczka ruchu rowerowego jest duży teren zielony, który po wydzieleniu geodezyjnym można zagospodarować na parking dla kilkudziesięciu samochodów. Gdyby udało się zrealizować wszystkie zamierzenia, to problem z parkowaniem znacznie by się zmniejszył.

Centrum – śródmieście objęte jest Strefą Płatnego Parkowania, która ma za zadanie zwiększenie możliwości parkingowych obszaru ze znacznym deficytem miejsc parkingowych czy zachęcenie do rezygnacji z samochodu na rzecz przejścia pieszego albo przejazdu transportem zbiorowym lub rowerem. W centrum miasta należy pogodzić interesy mieszkańców śródmieścia i klientów przyjeżdżających na zakupy. Jedni chcą móc zaparkować swoje auto pod domem, drudzy chcą mieć możliwość zaparkowania w centrum w celu zrobienia zakupów. Niestety ograniczona przestrzeń powoduje, że coraz trudniej w SPP znaleźć miejsce do parkowania. Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami około 40% samochodów parkujących w godzinach funkcjonowania SPP to samochody mieszkańców centrum, a w godzinach wieczornych to około 60%. O ile po godzinach funkcjonowania SPP nie jest to problem, to w dzień samochody mieszkańców centrum ograniczają funkcjonowanie strefy.

Z badań wynika również, że na podwórkach śródrynkowych parkuje od 172 do 227 pojazdów bez identyfikatorów, co świadczy, że pojazdy te chcąc uniknąć płacenia za postój w strefie wybrały podwórka, gdzie można parkować nie płacąc za parkowanie. Biorąc pod uwagę, że średnio na terenach tych parkuje około 200 samochodów to straty spowodowane unikaniem płacenia za strefie mogą wynieść 3200 zł dziennie. Dodatkowo z badań wynika, że na tych terenach parkuje swoje samochody średnio tylko 26 mieszkańców. Świadczy to o tym, że zamiast parkować na terenach należących do zarządcy swojego budynku wybierają miejsca postojowe na ulicy w SPP. Powoduje to dodatkowe straty, gdyż mieszkaniowiec z abonamentem zajmuje miejsce, które mogłaby wykorzystać osoba przyjeżdżająca z innej części miasta płacąc jednocześnie za postój. Dodatkowo codziennie na ulicach SPP w okolicach kwartałów parkuje 277 mieszkańców zajmując miejsca do parkowania. Jeśli przenieść tych mieszkańców do wnętrza kwartałów, to z tych wolnych miejsc będą korzystać świadniczanin odwiedzający śródmieście, co spowoduje dodatkowy przychód do budżetu miasta. Biorąc pod uwagę, że cena biletu godzinnego w podstrefie niebieskiej to 2 zł i mnożąc to przez liczbę miejsc i liczbę godzin obowiązywania strefy daje nam to kwotę 4432zł. Należy przyjąć, że w tej strefie miejsca parkingowe są zajęte średnio w 90% to daje kwotę ok. 3990 zł dziennie. Łatwo obliczyć, że roczny przychód z uwolnionych miejsc do parkowania wynosi **1 120 712 zł**. Za tą kwotę można wykonać w wytypowanych kwartałach nowe parkingi i tym samym zwiększyć realną liczbę miejsc do parkowania w strefie. Warto przypomnieć, że większość uwolnionych miejsc do parkowania będzie zajętych przez samochody, które do tej

pory unikały opłat parkując w opisywanych kwartałach. Z jednej strony z ulic strefy przenosimy do kwartałów samochody mieszkańców strefy zwalniając ok. 277 miejsc, z drugiej strony zmuszamy kierowców w ilości ok. 200, którzy unikali opłat parkując w opisywanych podwórkach do zaparkowania w strefie poprzez rygorystyczną kontrolę abonamentów w wytypowanych kwartałach.

Rozwiązaniem problemu może być zwolnienie z ulg do parkowania w strefie tych mieszkańców, którzy mają możliwość parkowania na terenie własnej wspólnoty. Dodatkowo, aby zwiększyć liczbę miejsc do parkowania tylko dla mieszkańców, można wyremontować i udostępnić podwórka wewnątrz kwartałów śródmiejowych. Spowoduje to, że mieszkańcy śródmieścia nie będą parkować w SPP co spowoduje, że przybędzie na ulicach około kilkuset wolnych miejsc do parkowania.

W pierwszej kolejności, pilotażowo należy wybrać jeden z kwartałów i wykonać dla niego koncepcję zagospodarowania wraz z bilansem miejsc do parkowania. Konieczne jest sprawdzenie czy liczba miejsc zaprojektowana wewnątrz kwartału pomieści samochody mieszkańców przedmiotowego kwartału. W następnym etapie należy przeprowadzić konsultacje społeczne, których koncepcja byłaby materiałem wyjściowym do dyskusji. Jeśli udałoby się przekonać mieszkańców do takiego rozwiązania, zwiększy się pojemność SPP co ułatwi dostęp do klepów i zakładów usługowych w Śródmieściu.

VI. Podsumowanie

Najważniejsza dla prawidłowego funkcjonowania miasta jest sieć dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Z dróg gminnych należy wyróżnić drogi układu podstawowego, które rozprawdają ruch z dróg wyższych kategorii, a zagęszczeniem dróg układu podstawowego są drogi uzupełniające. W przypadku drogi krajowej priorytetem jest budowa obwodnicy południowej. Wybudowanie jej pozwoli odciążyć nie tylko drogi miejskie, ale spowoduje wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto oraz zlikwiduje dróg wojewódzkie na terenie miasta, gdyż będą one kończyły się na obwodnicy. Do czasu wybudowania obwodnicy należy wyremontować drogi wojewódzkie, aby po wybudowaniu obwodnicy przeszły na majątek gminy już wyremontowane. Dlatego tak ważne jest aby wywierać nacisk na władze województwa, aby zajęły się remontem al. Niepodległości, Wrocławskie, Łącznej czy ostatnich fragmentów ul. Wałbrzyskiej.

Najważniejsze drogi gminne to te które rozprawdają ruch z dróg wyższych kategorii oraz te na których zorganizowana jest komunikacja miejska. Dla dróg układu podstawowego, które są w najgorszym stanie technicznym przygotowana jest dokumentacja techniczna. W latach przyszłych należy przewidzieć środki na wykonanie zadań inwestycyjnych takich jak przebudowa ul. Kraszowickiej, Jodłowej, Przyjaźni, Bogusza Stęczyńskiego, Władysława Sikorskiego, Bolesława Chrobrego. Są to najpilniejsze zadania do wykonania. W drugiej kolejności należy zająć się pozostałymi drogami układu podstawowego takimi jak ul. Sybiraków, Ofiar Oświęcimskich, Sprzymierzeńców, Kazimierza Odnowiciela, Ignacego Prądyńskiego itp. Jednocześnie należy realizować zadania związane z poprawą stanu technicznego dróg uzupełniających. W wielu przypadkach po rozpoznaniu stanu technicznego urządzeń podziemnych można zastosować wymianę jedynie warstwy ścieralnej jezdni. Takie podejście jest szczególnie pożądane na terenach osiedli domów jednorodzinnych, gdzie natężenie ruchu jest małe, wprowadzone są ograniczenia strefowe dotyczące prędkości i tonażu. W ten sposób w krótkim czasie można uzyskać efekt poprawy komfortu jazdy na wielu ulicach.

Innym, ale równie ważnym elementem jest budowa nowych dróg, które za zadanie mają udostępnić nowe tereny inwestycyjne oraz mieszkaniowe. Brak działek pod zabudowę jednorodzinna spowodował, że rozpoczęto budowę osiedla Na wzgórzu. Pierwsze drogi na

osiedlu już powstały. Innym osiedlem, dla którego projektowany jest układ drogowy to osiedle przy ul. Sikorskiego. Wybudowanie dróg pozwoli na udostępnienie wielu działek pod zabudowę jednorodzinną, których brakuje na terenie miasta. Nieco inaczej wygląda sytuacja z terenami inwestycyjnymi. W zależności od rodzaju działki, jej wielkości, lokalizacji (odległości od drogi krajowej, torów kolejowych, terenów mieszkaniowych itp.) i wymagań inwestora przygotowuje się inną ofertę inwestycyjną. Powoduje to, że budowa dróg do terenów inwestycyjnych jest ściśle powiązana z zamierzeniami konkretnego inwestora. Takim przykładem może być przedłużenie ul. Metalowców w celu obsłużenia działki przy ul. Mikołaja Kopernika.

Nierozłączną częścią rozwoju sieci drogowej jest budowa elementów pasa drogowego takich jak chodniki, ścieżki rowerowe i parkingi. Aby zagwarantować równomierny postęp na terenie całego miasta wydzielono dziewięć dzielnic dla których określono najważniejsze do zrealizowania inwestycje. Aby wykonać przewidziane do realizacji zamierzenia dotyczące chodników należy zagwarantować w budżecie rocznie minimum 1 mln zł. W przypadku parkingów nie jest tak łatwo równomiernie rozdysponować środki pomiędzy poszczególne dzielnice. Jest to związane z dostępnością terenów miejskich pod parkingi. Osiedle Młodych praktycznie nie posiada terenów miejskich, na których można wybudować nowe miejsca do parkingowe. Duże środki można przeznaczyć w strefie staromiejskiej na zagospodarowanie terenów wewnątrz kwartałów. Pieniądze zainwestowane tego rodzaju parkingi spowodują uwolnieniu miejsc w strefie parkowania, tym samym zwiększą się przychody miasta. Jest to inwestycja, która oprócz korzyści społecznych przyniesie również wymierne korzyści finansowe. Oprócz chodników i parkingów na całym obszarze miasta należy wybudować sieć dróg rowerowych. Prowadzone są rozmowy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wybudowania ścieżki rowerowej wzdłuż drogi krajowej. Do programu Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu złożono w tym roku dwa wnioski na budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Łącznej i Przemysłowej. W przypadku rozwoju sieci dróg rowerowych wzdłuż dróg gminnych to gotowy jest projekt na budowę ścieżki wzdłuż ul. Nadbrzeżnej oraz przygotowujemy jest na ul. Kopernika. Ważnym elementem jest połączenie drogami rowerowymi osiedli mieszkaniowych z centrum. W przypadku osiedla Zarzecze jest to realizowane poprzez ul. Mikołaja Kopernika, jednak pozostaje problem nadal z osiedlem Zarzecze i Młodych. W pierwszej kolejności należy zaprojektować a następnie wykonać drogę rowerową wzdłuż ul. Wyszyńskiego, Riedla, Ofiar Oświęcimskich, Komunardów dla wyprowadzenia ruchu z osiedla Młodych oraz drogę rowerową wzdłuż ul. Kazimierza Odnowiciela i Łukasińskiego dla wyprowadzenia ruchu z osiedla Zawiszów. Drogi rowerowe powstają również przy przebudowach dróg. Są to fragmenty, które jednak w przyszłości zostaną połączone i będą stanowić spójną całość.

Zadań inwestycyjnych na najbliższe lata jest wiele, jednak wykorzystując nie tylko środki z budżetu miasta, ale również zewnętrzne takie jak Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych, fundusze europejskie, programy realizowane przez innych zarządców dróg, program likwidacji miejsc niebezpiecznych i inne mimo dużych środków jakie należy przewidzieć na inwestycje uda się je w najbliższych latach zrealizować.