

# ULICA ZWYCIĘSTWA

Raport z procesu  
partycypacyjnego

GLIWICE 2025

Biuro Urbanisty Miasta  
Urząd Miejski w Gliwicach



GLIWICE



# ULICA ZWYCIĘSTWA

Raport z procesu partycypacyjnego

Realizacja:

Biuro Urbanisty Miasta

w składzie:

Michał Gałuszka

Roman Kuboś

Jakub Rosołek

Agata Twardoch

Jakub Walkowski



**GLIWICE**



# Spis treści

---

<b>Wprowadzenie</b> .....	6
Kontekst projektu .....	7
Cel i zakres testowania .....	9
Założenia procesu partycypacyjnego .....	11
<b>Metoda i organizacja procesu partycypacyjnego</b> .....	12
Założenia metodologiczne .....	12
Harmonogram działań .....	13
Zastosowane narzędzia i kanały komunikacji .....	14
<b>Przebieg procesu partycypacyjnego</b> .....	18
Ankieta internetowa .....	18
Wywiady w przestrzeni ulicy .....	29
Opinie e-mailowe i kanały otwarte .....	39
Spotkanie konsultacyjne z Radą Dzielnicy Śródmieście .....	41
Spotkanie konsultacyjne z przedsiębiorcami .....	43
Spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami .....	46
Analiza danych technicznych i pomiarowych .....	48
<b>Analiza materiałów</b> .....	50
Analiza ilościowa .....	51
Analiza jakościowa .....	52
Synteza wniosków .....	54
<b>Rekomendacje</b> .....	56
Wnioski ogólne .....	56
Rekomendacje projektowe .....	58
Działania uzupełniające .....	62
<b>Ewaluacja procesu</b> .....	63
Ocena efektywności działań .....	63
Wnioski dla polityki miejskiej .....	64
Rekomendacje ewaluacyjne .....	65

# Wprowadzenie

---

Raport, który oddajemy w Państwa ręce, stanowi podsumowanie szeroko zakrojonego procesu partycypacyjnego związanego z przyszłością ulicy Zwycięstwa – jednej z najważniejszych przestrzeni publicznych Gliwic. Dokument prezentuje wyniki badań, konsultacji i analiz przeprowadzonych w ramach pilotażowego projektu prototypowania urbanistycznego, którego celem było przetestowanie możliwych kierunków zmian w funkcjonowaniu i zagospodarowaniu tej ulicy. Proces ten miał na celu nie tylko zebranie opinii mieszkańców, użytkowników i przedsiębiorców, lecz także zbudowanie wspólnej wizji przyszłości Śródmieścia, opartej na zrównoważonym podejściu do mobilności, estetyki i jakości życia w mieście.

Raport opracowany został przez Biuro Urbanisty Miasta w Gliwicach i stanowi ważny etap w przygotowaniach do opracowania ostatecznej koncepcji przebudowy ulicy Zwycięstwa. Wierzymy, że przedstawione w nim wnioski i obserwacje przyczynią się do prowadzenia dalszej, opartej na dialogu, dyskusji o kierunkach rozwoju przestrzeni miejskiej w Gliwicach.



■ Fot. 1. Fragment pilotażowego projektu zwężenia ulicy Zwycięstwa.

# Kontekst projektu

Ulica Zwycięstwa to jedna z najstarszych i najważniejszych arterii Gliwic, stanowiąca historyczny kręgosłup miasta. Dzisiejszy układ ulicy, kształtowany od XIX wieku, tworzy reprezentacyjny ciąg zabudowy, pełen kamienic o wysokich walorach architektonicznych, które do dziś stanowią o charakterze i tożsamości Śródmieścia.

Na przestrzeni dekad ulica zmieniała swój charakter – z tętniącej życiem alei handlowej i spacerowej w czasach powojennych, w bardziej tranzytową i samochodową arterię miejską w końcu XX wieku. Współczesne zmiany w sposobie korzystania z miasta – wzrost znaczenia przestrzeni pieszych, mobilności rowerowej, a także poszukiwanie miejskich przestrzeni spotkań – sprawiły, że Zwycięstwa ponownie stała się przedmiotem refleksji i planów rewitalizacyjnych.

W ostatnich latach w mieście przeprowadzono szereg działań przygotowujących grunt pod nową wizję ulicy. Jednym z pierwszych etapów, w kwietniu 2017 roku, była akcja Żywa Ulica, zorganizowana oddolnie przez lokalnych aktywistów i organizacje społeczne. Przestrzeń została tymczasowo zaaranżowana na nowo – z węższą jezdnią, ścieżkami rowerowymi, zielenią, ławkami i elementami małej architektury. W kolejnych miesiącach stowarzyszenie OSOM Gliwice zdecydowało się przeprowadzić badanie Jaka Zwycięstwa i zapytać mieszkańców i użytkowników ul. Zwycięstwa o ich doświadczenia, potrzeby oraz oczekiwania wobec tej przestrzeni. W przekonaniu organizatorów, każda trwała zmiana w przestrzeni publicznej powinna być poprzedzona rozmową z tymi, którzy z niej na co dzień korzystają. Badanie przeprowadzono metodą ankiety internetowej (CAWI) w dniach 5–23 stycznia 2018 roku. Wzięło w nim udział 901 osób. Respondenci oceniali aktualny stan ulicy Zwycięstwa oraz wskazywali, jak powinna się ona zmieniać.

Następnie opracowano wielowariantową koncepcję przebudowy ulicy Zwycięstwa, prezentującą różne możliwe kierunki jej przekształceń. Zadanie zostało powierzone gliwickiemu biuru projektowemu PROjARCH. Celem opracowania było stworzenie spójnej wizji przebudowy kluczowej arterii miasta – zarówno w zakresie układu komunikacyjnego, jak i zagospodarowania przestrzeni publicznej. W ramach prac projektowych w 2018 roku powstało sześć wariantów koncepcji, z których – po analizach funkcjonalnych, przestrzennych i komunikacyjnych – wybrano jedną. Głównymi założeniami wybranego wariantu było zawężenie jezdni i wprowadzenie strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h, a także wprowadzenie dodatkowego pasa dla alternatywnego wobec klasycznych autobusów środka transportu oraz zastosowanie nowej nawierzchni jezdni i chodników. W koncepcji wskazane zostały możliwości ograniczonego czasowo postoju pojazdów dla zaopatrzenia/dostaw. Nie zaplanowano wprowadzenia ogólnodostępnych miejsc parkingowych wzdłuż ul. Zwycięstwa. W ramach prac przeprowadzono także szczegółowe pomiary i analizy ruchu drogowego, które wykazały, że całkowite wyłączenie ulicy Zwycięstwa z ruchu kołowego nie jest możliwe.

We wrześniu 2022 roku gliwicki Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził kolejną turę konsultacji społecznych poświęconych ulicy Zwycięstwa. W konsultacjach wzięło udział ponad 1600 osób, co pokazuje, jak duże znaczenie ma ten temat dla mieszkańców. Formularz konsultacyjny był dostępny przez cały miesiąc na Gliwickiej Platformie Partycypacyjnej [decydujmyrazem.gliwice.pl](https://decydujmyrazem.gliwice.pl). Uczestnicy mogli podzielić się swoimi opiniami na temat obecnego wykorzystania ulicy oraz wyrazić oczekiwania wobec jej przyszłego charakteru.

Rok później, w 2023 roku, ogłoszono konkurs na koncepcję zagospodarowania ulicy Zwycięstwa, do którego wpłynęło 30 prac. Wymogi formalne spełniło 27. Zostały one poddane szczegółowej ocenie komisji konkursowej. Komisja, analizując proponowane rozwiązania architektoniczne, uwzględniła opinie otrzymane od Rady Dzielnicy Śródmieście, Stowarzyszenia „Rowerowe Gliwice”, Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej, pełnomocnika prezydenta miasta ds. osób z niepełnosprawnościami oraz przewodniczącej zespołu ds. zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (wraz z koordynatorami do spraw dostępności). Ostatecznie żadnej z prac nie przyznano liczby punktów wymaganej dla nagrody głównej. Wyłoniono natomiast 6 najlepszych koncepcji, które – zgodnie z regulaminem konkursu – otrzymały wyróżnienia.

We wrześniu 2024 roku w strukturze Urzędu Miejskiego w Gliwicach powołano Biuro Urbanisty Miasta oraz funkcję Miejskiej Urbanistki, które przejęły koordynację prac nad projektem przebudowy ulicy Zwycięstwa. Nowy zespół rozpoczął działania od szczegółowej analizy dotychczas zgromadzonych materiałów, wyników konkursu architektonicznego oraz wcześniejszych opracowań studialnych, aby wypracować spójną strategię dalszych etapów procesu. Jednym z pierwszych kroków była organizacja warsztatów projektowych, które odbyły się 20 stycznia 2025 roku w Urzędzie Miejskim w Gliwicach. Wydarzenie, przygotowane przez Biuro Urbanisty Miasta, zgromadziło szerokie grono ekspertów reprezentujących środowiska architektów, urbanistów, projektantów przestrzeni publicznych, a także przedstawicieli organizacji społecznych i miejskich instytucji. Celem warsztatów było opracowanie wytycznych dla kluczowych przestrzeni ulicy Zwycięstwa, w tym placów i skrzyżowań, tak aby stworzyć spójną, przyjazną użytkownikom strukturę miejską, odpowiadającą na współczesne potrzeby mieszkańców. Prace prowadzono w formule intensywnej, interaktywnej współpracy warsztatowej, z podziałem na cztery zespoły robocze, z których każdy koncentrował się na innym odcinku ulicy. Moderatorzy wspierali proces wymiany pomysłów, analiz i dyskusji, co pozwoliło w krótkim czasie wypracować wiele konkretnych i możliwych do wdrożenia rekomendacji. Uczestnicy zidentyfikowali kluczowe problemy obecnego funkcjonowania ulicy, takie jak nadmierne podporządkowanie przestrzeni samochodom, brak zieleni i miejsc odpoczynku czy niska estetyka przestrzeni pieszej. Wskazano potrzebę ograniczenia ruchu samochodowego w wybranych obszarach, zwiększenia udziału zieleni, poprawy jakości nawierzchni i oświetlenia oraz stworzenia ulicy bardziej przyjaznej pieszym i użytkownikom lokali usługowych.



■ Fot. 2. Zdjęcie z warsztatów eksperckich – styczeń 2025 r.

Wnioski z warsztatów potwierdziły konieczność systemowych zmian w podejściu do zarządzania i aktywizacji tej przestrzeni, wskazując, że przekształcenie ulicy Zwycięstwa nie może ograniczać się wyłącznie do inwestycji budowlanej, lecz powinno obejmować również działania społeczne, kulturowe i gospodarcze, które przywrócą jej funkcję centralnej, żywej arterii miasta. Rezultaty spotkania stały się fundamentem dalszych prac nad prototypowaniem ulicy Zwycięstwa w 2025 roku, a także bazą do opracowania rekomendacji dla przyszłego, kompleksowego projektu przebudowy.

Te kolejne etapy doprowadziły do momentu, w którym konieczne stało się przejście od wizji i koncepcji do działań praktycznych – czyli przetestowania proponowanych rozwiązań w realnej przestrzeni miejskiej. Dlatego właśnie w 2025 roku rozpoczęto pilotażowy projekt prototypowania ulicy Zwycięstwa, który miał na celu zweryfikowanie wcześniejszych założeń, zebranie danych obserwacyjnych i społecznych oraz sformułowanie rekomendacji dla ostatecznego projektu przebudowy.

**W ten sposób proces planistyczny przeszedł w fazę konkretyzacji i testowania – odpowiadając na potrzebę dostosowania przestrzeni do współczesnych wyzwań, oczekiwań mieszkańców i nowych standardów miejskiego życia.**

## Cel i zakres testowania

Celem prototypowania prowadzonego na ulicy Zwycięstwa było sprawdzenie w realnych warunkach, jak sprawdzą się proponowane w ramach kolejnych koncepcji rozwiązania, a także poznanie opinii mieszkańców i mieszkanki na temat wprowadzanych tymczasowo zmian.

Na bazie wcześniej przeprowadzonych ankiet, opracowanych koncepcji oraz w oparciu o współczesne trendy urbanistyczne zespół Biura Urbanisty Miasta wyłonił kilka wariantów przebudowy ulicy. **Żeby sprawdzić, który wariant najlepiej sprawdzi się w Gliwicach, a także dowiedzieć się, czy możliwe jest spowolnienie ruchu w przebiegu ulicy Zwycięstwa bez pogorszenia przepustowości w centrum miasta, przystąpiono do fazy testowej.**

Do testów przyjęto trzy warianty zawężenia ulicy:

- dwustronny – symetryczny, w którym biegnącą środkiem jezdnię oddzielają od chodników dwa zawężające pasy z miejscem na zielen i małą architekturę;
- jednostronny – asymetryczny, w którym zastosowano jedynie jeden – za to znacznie szerszy – pas zawężenia asymetrycznie, po jednej stronie ulicy;
- meandrujący – w którym szeroki pas pojawia się raz po jednej, raz po drugiej stronie, a jezdnia kilkakrotnie zmienia swój tor jazdy.



■ Rys. 1. Plan pilotażowego projektu zawężenia ulicy.

W ramach prototypu testowane zawężenia o właściwych parametrach wymalowano na jezdni i zgodnie z nimi zmieniono organizację ruchu. W nowo powstałej przestrzeni między jezdnią a chodnikiem pojawiło się miejsce na ogródki gastronomiczne i meble miejskie. Było to zaproszenie mieszkańców do aktywnego korzystania z ulicy i jej współtworzenia.



■ Rys. 2. Trzy warianty zawężenia ulicy w okresie prototypowania. Od lewej: jednostronny, dwustronny, meandrujący.

Dzięki temu działaniu powstała możliwość obserwacji, jak funkcjonuje ulica przy różnych układach przestrzennych – zarówno pod względem ruchu drogowego, jak i aktywności społecznych.



■ Rys. 3. Trzy warianty zawężenia ulicy po przebudowie. Od lewej: jednostronny, dwustronny, meandrujący.

Jednym z kluczowych założeń projektu było pokazanie mieszkańcom, jak mogłaby funkcjonować ulica Zwycięstwa po przebudowie, bo – jak pokazuje praktyka – wyobrażenie sobie zmian w dobrze znanym miejscu może stanowić trudność. Stąd też celem całego procesu było nie tylko zebranie opinii, ale także uwrażliwienie społeczności na znaczenie przestrzeni ulicy Zwycięstwa i jej potencjału przy całościowej zmianie.

Przebudowa ulicy Zwycięstwa to nie tylko projekt infrastrukturalny – to także proces społeczny i kulturowy. Ulica ta była niegdyś centrum handlowo-usługowym i towarzyskim miasta – miejscem spotkań, spacerów, codziennych zakupów. Z czasem jednak wiele tych funkcji przeniosta się do zamkniętych centrów handlowych, co osłabiło jej społeczną i ekonomiczną rolę. **Dzisiejsze działania mają na celu reaktywację ulicy Zwycięstwa – przywrócenie jej funkcji miejskiego salonu, przystosowanego do nowych standardów miast XXI wieku: otwartych, zielonych, zrównoważonych i sprzyjających spotkaniom.**

# Założenia procesu partycypacyjnego

Proces partycypacyjny towarzyszący prototypowaniu ulicy Zwycięstwa został zaplanowany jako jeden z najbardziej kompleksowych i otwartych w historii działań konsultacyjnych Miasta Gliwice. Jego celem było nie tylko zebranie opinii, ale także zbudowanie partnerskiego dialogu z mieszkańcami i użytkownikami ulicy, obejmującego różne formy kontaktu – od spotkań w terenie, przez ankiety internetowe, po bezpośrednie rozmowy w przestrzeni miejskiej.

Założeniem było, by proces był otwarty i dostępny dla wszystkich. Konsultacje prowadzone były równolegle w wielu formach – zarówno online, jak i w przestrzeni miejskiej. W internecie uruchomiono specjalną ankietę, umożliwiającą ocenę wariantów zawężenia ulicy oraz zgłaszanie indywidualnych pomysłów i potrzeb. W przestrzeni miejskiej pojawiły się tablice informacyjne z opisem projektu, a także kody QR, które pozwalały mieszkańcom na szybkie uzyskanie informacji i włączenie się w proces konsultacyjny.

Równolegle prowadzono rozmowy bezpośrednie – zarówno z mieszkańcami, jak i przedsiębiorcami prowadzącymi działalność przy ulicy Zwycięstwa. Zespół ankierów przeprowadził ponad 200 wywiadów w terenie, a w ramach kolejnych etapów odbyły się spotkania z kluczowymi grupami interesariuszy: Radą Dzielnicy Śródmieście, przedstawicielami biznesu lokalnego, mieszkańcami całego miasta oraz dodatkowo mieszkańcami dzielnicy.

Proces miał charakter rozwojowy i edukacyjny – jego celem było nie tylko zebranie danych, ale także pokazanie nowego standardu rozmowy o mieście. Uczestnicy mieli możliwość zapoznania się z trzema wariantami zawężenia ulicy i wyrażenia opinii zarówno o ich funkcjonalności, jak i o szerszych oczekiwaniach wobec przyszłej przestrzeni. **Dzięki tak szerokiemu i różnorodnemu podejściu udało się uzyskać bogaty materiał badawczy – obejmujący zarówno konkretne postulaty dotyczące infrastruktury, jak i głębsze refleksje na temat jakości życia w centrum miasta.** Proces ten pokazał, że rozmowa o przestrzeni publicznej może być nie tylko narzędziem planowania, ale również formą budowania miejskiej wspólnoty.

# Metoda i organizacja procesu partycypacyjnego

---

Proces partycypacyjny dotyczący przebudowy ulicy Zwycięstwa w Gliwicach został zaplanowany i przeprowadzony w sposób kompleksowy, wieloetapowy i zintegrowany z działaniami prototypowania przestrzeni miejskiej. Celem było zebranie wiarygodnych danych społecznych, pogłębionych opinii oraz **obserwacja zachowań użytkowników w realnym kontekście przestrzennym**.

Metody pracy oparto na zasadach partycypacji wielokanałowej (ang. *multi-channel participation*), łączącej działania terenowe, cyfrowe oraz eksperckie. Kluczowym elementem metodologicznym procesu było **urbanistyczne prototypowanie – innowacyjna metoda testowania rozwiązań urbanistycznych w skali 1:1 w przestrzeni miasta, która pozwala mieszkańcom realnie doświadczyć i ocenić proponowane zmiany, zanim zostaną one wdrożone na stałe**.

## Założenia metodologiczne

Podstawą metodologiczną całego procesu była idea prototypowania urbanistycznego (ang. *urban prototyping*), czyli testowania i obserwacji zmian przestrzennych w realnym środowisku miejskim, w ograniczonym czasie i z możliwością modyfikacji na bieżąco.

Celem prototypowania było zweryfikowanie, jak różne układy funkcjonalne ulicy Zwycięstwa – zwężenie dwustronne, jednostronne oraz naprzemienne (meandrujące) – wpływają na zachowania mieszkańców, płynność ruchu, aktywność usługową oraz odbiór estetyczny przestrzeni.

Zastosowana metodologia opierała się na kilku równoległych ścieżkach działań:

1. **badaniu w realnym kontekście miejskim** – przestrzeń ulicy Zwycięstwa została częściowo przearanżowana w sposób tymczasowy;
2. **współpracy międzywydziałowej** – działania były uzgadniane z miejskimi służbami technicznymi: Zarządem Dróg Miejskich, Miejskim Zarządem Usług Komunalnych, Policją, Strażą Miejską, a także wydziałami Urzędu Miejskiego;
3. **obserwacji użytkowników w terenie** – zespół badawczy analizował sposób poruszania się pieszych, rowerzystów i kierowców w poszczególnych wariantach zawężeń;
4. **zbieraniu danych ilościowych i jakościowych** – połączono dane pomiarowe z systemów monitoringu ruchu z opiniami mieszkańców uzyskanymi w ankietach, wywiadach i podczas spotkań konsultacyjnych.

Metoda ta wpisuje się w rosnący nurt eksperymentów miejskich (ang. *urban living labs*), stosowanych w europejskich miastach takich jak Kopenhaga, Rotterdam, Amsterdam czy Wiedeń, gdzie tymczasowe zmiany w przestrzeni publicznej służą badaniu potencjału długoterminowych przekształceń.

W Gliwicach zastosowanie prototypowania miało charakter pilotażowy – stanowiło pierwszą próbę wdrożenia tego typu narzędzia w lokalnej polityce przestrzennej. **Dzięki temu mieszkańcy mogli nie tylko wypowiedzieć się o przyszłości ulicy, ale także doświadczyć fizycznie zmian, które wcześniej znali jedynie z wizualizacji i planów.**

## Harmonogram działań

Proces badawczo-partycypacyjny został rozłożony na kilka etapów, obejmujących okres od wiosny do jesieni 2025 roku. Każdy z etapów miał wyraźnie określone cele i zakres działań, pozwalający na stopniowe budowanie wiedzy i zaangażowania społecznego.

### **Etap I – Przygotowanie (marzec–maj 2025)**

1. Opracowanie założeń metodologicznych i harmonogramu działań.
2. Konsultacje międzywydziałowe dotyczące organizacji ruchu, bezpieczeństwa i logistyki prac.
3. Opracowanie materiałów informacyjnych i graficznych.
4. Zaplanowanie wariantów prototypowania i konsultacji społecznych.

### **Etap II – Wdrożenie pilotażu (czerwiec 2025)**

1. Rozpoczęcie prac terenowych i przygotowanie nawierzchni.
2. Wprowadzenie trzech wariantów zawężenia ulicy.
3. Uruchomienie komunikacji informacyjnej (tablice, strona internetowa, media społecznościowe).
4. Zbieranie pierwszych opinii mieszkańców i przedsiębiorców.

### **Etap III – Badania społeczne (czerwiec–sierpień 2025)**

1. Uruchomienie ankiety internetowej.
2. Prowadzenie wywiadów w przestrzeni miejskiej.
3. Gromadzenie opinii e-mailowych i telefonicznych.
4. Obserwacje zachowań użytkowników i pomiary ruchu.

### **Etap IV – Spotkania konsultacyjne (lipiec–wrzesień 2025)**

1. Spotkanie z Radą Dzielnicy Śródmieście.
2. Spotkanie z lokalnymi przedsiębiorcami.
3. Otwarte spotkanie konsultacyjne dla mieszkańców miasta.
4. Analiza wstępnych wyników i prezentacja obserwacji w trakcie wydarzeń miejskich.

### **Etap V – Ewaluacja i opracowanie raportu (wrzesień–listopad 2025)**

1. Opracowanie i analiza danych ilościowych i jakościowych.
2. Konsultacje z zespołem projektowym i przedstawicielami miasta.
3. Przygotowanie końcowego raportu z rekomendacjami i wnioskami dla projektu przebudowy.

Harmonogram został opracowany tak, by proces mógł reagować na bieżące wnioski i obserwacje – w duchu uczenia się w działaniu (*learning by doing*), co stanowi istotę współczesnych procesów partycypacyjnych w planowaniu miejskim.

## Zastosowane narzędzia i kanały komunikacji

Proces partycypacyjny dotyczący przebudowy ulicy Zwycięstwa w Gliwicach został zaprojektowany jako zintegrowany system badań społecznych i przestrzennych, w którym zastosowano różnorodne narzędzia pozwalające uchwycić zarówno opinie, jak i realne zachowania użytkowników. Ich dobór wynikał z założenia, że złożone procesy miejskie wymagają komplementarności metod – łączenia technik ilościowych, jakościowych i obserwacyjnych.

### Ankieta internetowa

Ankieta internetowa uruchomiona została 26 czerwca 2025 r. i była dostępna do końca września. Jej celem było zebranie opinii mieszkańców, użytkowników i interesariuszy miasta na temat tymczasowych rozwiązań prototypowych, a także zbadanie ich preferencji dotyczących przyszłego kształtu ulicy.

Ankieta została zaprojektowana jako narzędzie ilościowo-jakościowe, łączące pytania o charakterze zamkniętym (oceny i wybory wariantów) z możliwością pozostawienia swobodnych komentarzy. Jej struktura nawiązywała do zasad badań sondażowych w urbanistyce partycypacyjnej, a więc zakładała prostotę języka, neutralność sformułowań oraz intuicyjną formę wypełniania. Dzięki temu ankieta była dostępna dla szerokiego grona odbiorców, w tym osób nieposiadających doświadczenia w procesach konsultacyjnych.

Kwestionariusz obejmował cztery główne bloki tematyczne.

1. **Zachowania i nawyki mobilne użytkowników** – pytania dotyczące sposobów poruszania się po ulicy, częstotliwości korzystania z niej oraz motywów wizyt (np. praca, zakupy, rekreacja, dojazd na dworzec).
2. **Ocena wariantów prototypowych** – uczestnicy zostali poproszeni o ocenę trzech proponowanych wariantów organizacji ulicy: jednostronnego zawężenia, dwustronnego zawężenia oraz wariantu meandrującego. Każdy z wariantów był opatrzony krótkim opisem oraz możliwością przyznania oceny w pięciostopniowej skali, co pozwalało na porównanie odbioru poszczególnych rozwiązań przestrzennych.
3. **Propozycje dodatkowych elementów wyposażenia przestrzeni** – pytania wielokrotnego wyboru umożliwiały wskazanie pożądanых komponentów nowej ulicy, takich jak dodatkowe ławki, stojaki rowerowe, zieleń, oświetlenie, instalacje artystyczne czy dostęp do wody pitnej.
4. **Metryczka demograficzno-funkcjonalna** – obejmująca podstawowe informacje o użytkownikach (płeć, wiek, miejsce zamieszkania i pracy, relację z ulicą), pozwalająca na dalszą analizę struktury respondentów i zróżnicowania opinii w zależności od ich relacji z obszarem badań.

Ankieta została udostępniona poprzez stronę internetową miasta oraz kanały informacyjne Biura Urbanisty Miasta. Linki do formularza umieszczono również na tablicach informacyjnych w przestrzeni publicznej, za pośrednictwem kodów QR, które umożliwiały szybki dostęp z poziomu urządzeń mobilnych. Dzięki temu narzędzie to stało się integralną częścią systemu komunikacji przestrzennej w ramach prototypu – użytkownicy mogli wchodzić z nim w interakcję w miejscu, którego dotyczyło badanie.

W ujęciu metodologicznym ankieta pełniła kilka funkcji równocześnie. Po pierwsze, stanowiła kanał zbierania danych ilościowych, pozwalający na analizę statystyczną preferencji i ocen. Po drugie, dzięki pytaniom otwartym i sekcji „Uwagi dodatkowe”, umożliwiała pozyskanie danych jakościowych, w tym uwag, obserwacji i indywidualnych postulatów mieszkańców. Po trzecie, była narzędziem edukacyjnym, służącym prezentacji idei projektu i przybliżeniu mieszkańcom istoty prototypowania miejskiego jako procesu badawczego, a nie jedynie wizualnej zmiany przestrzeni.

## Wywiady w przestrzeni publicznej

Wywiady prowadzone były w przestrzeni publicznej, w otoczeniu ulicy Zwycięstwa i jej bezpośredniego zaplecza. Celem tej metody było uchwycenie autentycznych opinii oraz doświadczeń użytkowników przestrzeni, w ich naturalnym kontekście społecznym i funkcjonalnym. W przeciwieństwie do ankiet internetowych czy warsztatów stacjonarnych, wywiady terenowe pozwalały na bezpośrednią interakcję z osobami faktycznie korzystającymi z przestrzeni, w tym z grupami, które rzadziej uczestniczą w konsultacjach – osobami starszymi, przechodniami, pracownikami okolicznych instytucji czy użytkownikami tranzytowymi.

Badania prowadzono w wybranych punktach Śródmieścia: na Rynku, placu Inwalidów, alei Przyjaźni, skwerze Europejskim, w okolicach Dworca PKP oraz Urzędu Miejskiego. Miejsca te zostały dobrane celowo – stanowią one obszary o zróżnicowanym natężeniu ruchu, funkcjach i typach użytkowników, co pozwoliło uzyskać przekrojowy obraz doświadczenia miejskiego.

Kwestionariusz wywiadu został opracowany w formie krótkiej, zrozumiałej ankiety, której struktura obejmowała zarówno pytania zamknięte (ilościowe), jak i otwarte (jakościowe). Taka forma pozwalała zachować równowagę pomiędzy standaryzacją danych a elastycznością w prowadzeniu rozmowy. Pytania zostały zaprojektowane w sposób umożliwiający identyfikację postaw, preferencji oraz wzorców użytkowania przestrzeni, a także poznanie opinii na temat wprowadzonych zmian pilotażowych.

Wywiady były realizowane w formule rozmowy kontekstowej, prowadzonej w miejscu codziennego użytkowania ulicy. Ankieterzy – członkowie zespołu badawczego wspierający działania Biura Urbanisty Miasta – prowadzili rozmowy w sposób nieformalny, przyjazny, z zachowaniem zasad neutralności i poszanowania opinii respondentów. Osoby prowadzące badanie zostały wcześniej przeszkolone w zakresie sposobu prezentacji projektu, komunikacji z mieszkańcami i notowania odpowiedzi, tak aby zapewnić spójność i rzetelność zebranych danych.

Integralnym elementem tej metody było łączenie obserwacji uczestniczącej z wywiadem, co pozwalało nie tylko rejestrować deklaracje, ale też interpretować je w kontekście faktycznych zachowań użytkowników – sposobu poruszania się, korzystania z przestrzeni, reakcji na zmiany organizacji ruchu czy tymczasowe elementy prototypowe (np. donice, miejsca siedzące).

Wywiady miały charakter eksploracyjno-diagnostyczny – z jednej strony stanowiły źródło danych empirycznych, z drugiej pełniły funkcję komunikacyjną i edukacyjną. Rozmowa stawała się okazją do przedstawienia idei projektu, rozwiania wątpliwości i włączenia mieszkańców w proces współtworzenia przestrzeni. Dzięki temu narzędzie to łączyło funkcję badawczą i partycypacyjną, stanowiąc przykład tzw. dialogu w działaniu, typowego dla współczesnych metod prototypowania miejskiego.

## Spotkania i warsztaty z interesariuszami

**Spotkania konsultacyjne i warsztaty tematyczne** prowadzone były z kluczowymi grupami interesariuszy.

1. **Rada Dzielnicy Śródmieście** – spotkanie diagnostyczne, identyfikacja lokalnych potrzeb i obaw,
2. **Przedsiębiorcy z ulicy Zwycięstwa** – dyskusja o logistyce dostaw, potrzebach klientów, wpływie zmian na działalność gospodarczą.
3. **Spotkanie otwarte z mieszkańcami miasta** – sesja z prezentacją rozwiązań oraz moderowaną dyskusją.

**Spotkania te** pełniły rolę etapu deliberacyjnego – **pozwoliły skonfrontować różne punkty widzenia i doprecyzować kierunki dalszych działań. Efektem miało być zdefiniowanie grup priorytetowych potrzeb.**

## Korespondencja i kanały indywidualne

Uzupełnieniem procesu była korespondencja e-mailowa i telefoniczna kierowana do Biura Urbanisty Miasta. Otrzymano kilkadziesiąt wiadomości z komentarzami, propozycjami lub pytaniami. Ten kanał okazał się szczególnie ważny dla mieszkańców, którzy nie mogli uczestniczyć w spotkaniach lub preferowali anonimowy kontakt. Uwagi te zostały skatalogowane i poddane analizie treściowej, a następnie zintegrowane z wynikami pozostałych metod.

## Dane z systemów pomiaru ruchu i obserwacji terenowych

Istotną część badania stanowiła analiza danych ilościowych dotyczących funkcjonowania ulicy. Wykorzystano:

1. dane z miejskiego systemu pomiarowego dotyczące natężenia ruchu,
2. analitykę obrazu z kamer monitorujących główne skrzyżowanie ulicy Zwycięstwa,
3. obserwacje terenowe prowadzone przez zespół badawczy w trakcie trwania pilotażu.

Dane te umożliwiły zderzenie opinii mieszkańców z rzeczywistymi zmianami w zachowaniach użytkowników – np. spadkiem prędkości pojazdów, wzrostem liczby pieszych, zwiększoną liczbą osób zatrzymujących się w przestrzeni publicznej.

## Kanały komunikacji i narzędzia informacyjne

Proces partycypacyjny dotyczący przebudowy ulicy Zwycięstwa został zaprojektowany w oparciu o rozbudowany i zróżnicowany system komunikacji społecznej, który miał zapewnić maksymalną transparentność działań oraz umożliwić dotarcie do jak najszerszej grupy odbiorców – zarówno mieszkańców bezpośrednio korzystających z przestrzeni ulicy, jak i ogółu gliwiczian zainteresowanych kierunkiem rozwoju centrum miasta.

Podstawowym narzędziem informacyjnym była dedykowana strona internetowa w ramach Miejskiego Systemu Informacji Przestrzennej ([msip.gliwice.eu](http://msip.gliwice.eu)). Na stronie tej umieszczono kompleksowy opis projektu pilotażowego, harmonogram działań, wizualizacje wariantów prototypowych oraz aktualności związane z procesem konsultacyjnym. Strona pełniła i nadal pełni funkcję zarówno repozytorium wiedzy, jak i narzędzia interaktywnego – umożliwiała dostęp do formularza ankiety internetowej oraz śledzenie bieżących informacji o postępach prac.

W przestrzeni ulicy Zwycięstwa zainstalowano również trzy tablice informacyjne, rozmieszczone w strategicznych punktach: na skwerze Europejskim, placu przed Urzędem Miejskim oraz przy skrzyżowaniu z ulicą Dolnych Wałów. Każda z tablic zawierała opis celów projektu, charakterystykę zastosowanych rozwiązań prototypowych oraz kod QR prowadzący bezpośrednio do strony internetowej. Dzięki temu mieszkańcy i użytkownicy ulicy mogli w prosty sposób uzyskać dostęp do materiałów informacyjnych oraz wziąć udział w konsultacjach, korzystając ze smartfona. Tablice zostały zaprojektowane w sposób czytelny i estetyczny, wpisując się w kontekst przestrzeni publicznej, a jednocześnie pełniły funkcję stałego punktu orientacyjnego w procesie informowania o projekcie.

Istotnym elementem działań komunikacyjnych była również współpraca z Wydziałem Promocji i Komunikacji Społecznej UM w Gliwicach, który opracował serię materiałów multimedialnych – w tym krótkie filmy i relacje wideo publikowane w mediach społecznościowych miasta. Materiały te miały charakter edukacyjno-promocyjny – prezentowały ideę prototypowania urbanistycznego, zachęcały mieszkańców do udziału w ankiecie oraz informowały o kolejnych etapach procesu.

Dodatkowo przygotowano materiały drukowane, takie jak ulotki i plakaty, które dystrybuowano w różnych punktach miasta – m.in. w Urzędzie Miejskim, biurze festiwalowym Biennale oraz podczas wydarzeń miejskich, takich jak Dni Gliwic. Ulotki zawierały skrócony opis projektu, kod QR oraz odnośniki do miejskich kanałów informacyjnych, co ułatwiało szybki dostęp do szczegółowych informacji.

Ważnym kanałem informacyjnym były także oficjalne komunikaty i artykuły publikowane na stronie internetowej miasta Gliwice ([gliwice.eu](http://gliwice.eu)), które systematycznie przypominały o trwającym procesie, prezentowały jego postępy i zapraszały na spotkania konsultacyjne. Artykuły te były szeroko udostępniane w mediach społecznościowych, co zwiększało zasięg komunikacji wśród młodszych grup mieszkańców.

Uzupełnieniem systemu informacyjnego była bezpłatna gazeta miejska, w której regularnie publikowano materiały opisujące ideę prototypowania, zakres zmian w przestrzeni ulicy Zwycięstwa oraz możliwości udziału w badaniach. Dzięki temu udało się dotrzeć również do osób mniej aktywnych w przestrzeni cyfrowej – seniorów, osób pracujących w rejonie centrum oraz mieszkańców okolicznych dzielnic.

Działania te łącznie tworzyły kompleksowy ekosystem komunikacyjny, łączący formy tradycyjne i cyfrowe, przestrzeń fizyczną i wirtualną. Celem tego systemu było nie tylko informowanie, ale także aktywizowanie mieszkańców i ułatwienie im uczestnictwa w procesie, niezależnie od wieku, poziomu kompetencji cyfrowych czy dostępności czasowej. Dzięki temu proces partycypacyjny dotyczący ulicy Zwycięstwa mógł zostać zrealizowany zgodnie z zasadami inkluzji, przejrzystości i otwartości, stanowiąc przykład nowoczesnego podejścia do komunikacji miejskiej w projektach urbanistycznych.

# Przebieg procesu partycypacyjnego oraz wyniki badań

---

Proces badawczy i konsultacyjny związany z przebudową ulicy Zwycięstwa rozpoczął się w połowie czerwca 2025 r., równoległe z rozpoczęciem prac nad pilotażowym projektem zwężenia jezdni. Już na tym etapie zauważalny był wzrost zainteresowania mieszkańców tematem – do Biura Urbanisty Miasta zaczęły napływać liczne uwagi, pytania oraz propozycje przesyłane drogą e-mailową i telefoniczną.

26 czerwca uruchomiono ankietę internetową, która stanowiła główne narzędzie ilościowego badania opinii. Uczestnicy mieli możliwość nie tylko oceny trzech wariantów prototypowych rozwiązań przestrzennych zastosowanych w pilotażu, lecz także wyrażenia swoich indywidualnych potrzeb, oczekiwań oraz swobodnych refleksji dotyczących roli i przyszłości ulicy. Ankieta spotkała się z dużym odzewem społecznym, co potwierdziło zasadność szerokiego podejścia do zbierania opinii mieszkańców.

Z początkiem lipca w przestrzeni ulicy pojawili się ankieterzy terenowi, którzy – zgodnie z przygotowanym scenariuszem badawczym – przeprowadzili ponad 200 wywiadów bezpośrednich z użytkownikami przestrzeni. Wywiady te pozwoliły uzyskać pogłębione dane jakościowe i zrozumieć sposób postrzegania zmian przez osoby regularnie korzystające z ulicy Zwycięstwa.

W dalszej części procesu odbyła się seria spotkań konsultacyjnych, których celem było zróżnicowanie grup interesariuszy i pogłębienie dialogu w poszczególnych środowiskach. Najpierw zorganizowano spotkanie z Radą Dzielnicy Śródmieście, reprezentującą mieszkańców bezpośrednio związanych z obszarem ulicy. Następnie odbyło się spotkanie z lokalnymi przedsiębiorcami, dla których ulica stanowi codzienną przestrzeń działalności gospodarczej. Ostatnim etapem był otwarty dialog z mieszkańcami całego miasta, umożliwiający szeroką dyskusję o znaczeniu ulicy Zwycięstwa w strukturze Gliwic.

Zależało nam na tym, aby proces konsultacyjny miał charakter rozwinięty, wieloetapowy i wielokanałowy, umożliwiający dotarcie do jak najszerszego grona mieszkańców. Takie podejście pozwoliło na zebranie opinii o zróżnicowanym charakterze – od codziennych użytkowników ulicy, przez osoby odwiedzające centrum okazjonalnie, po przedstawicieli środowisk lokalnych i biznesowych.

## Ankieta internetowa

Ankieta została zaprojektowana jako narzędzie łączące metody ilościowe i jakościowe. Konstrukcja formularza umożliwiała zarówno dokonywanie ocen i wyborów (pytania zamknięte), jak i pozostawianie komentarzy, uwag oraz propozycji (pytania otwarte). Struktura kwestionariusza nawiązywała do zasad badań sondażowych w urbanistyce partycypacyjnej – zakładała prosty, neutralny język, intuicyjny układ graficzny oraz przyjazną dla użytkownika nawigację, dzięki czemu była dostępna także dla osób bez wcześniejszego doświadczenia w procesach konsultacyjnych.

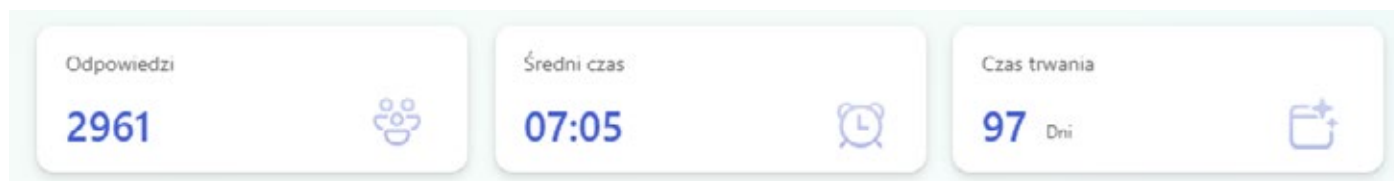
Ankieta pełniła kilka funkcji równocześnie. Po pierwsze, umożliwiała ilościową ocenę poszczególnych wariantów organizacji ulicy, co pozwoliło porównać odbiór społeczny zastosowanych rozwiązań przestrzennych.

Po drugie, dzięki pytaniom otwartym pełniła funkcję diagnostyczną, pozwalającą zidentyfikować potrzeby, obawy i postulaty mieszkańców w kontekście jakości przestrzeni publicznej. Po trzecie, miała charakter edukacyjny – stanowiła narzędzie upowszechniania wiedzy o idei prototypowania urbanistycznego i jego roli w procesie planowania miejskiego.

Zakres terytorialny badania obejmował ulicę Zwycięstwa na odcinku od Dworca PKP/Centrum Przesiadkowego do Rynku, wraz z najbliższymi skrzyżowaniami i powiązaniem z ulicami poprzecznymi. W analizie uwzględniono także elementy otoczenia wpływające na odbiór i funkcjonowanie ciągu – m.in. bulwar nad Kłodnicą, dojścia do przystanków komunikacji publicznej oraz kluczowych instytucji zlokalizowanych w rejonie Starówki.

Badanie miało charakter otwarty – udział mógł wziąć każdy zainteresowany mieszkaniec Gliwic oraz użytkownicy spoza miasta, co odzwierciedla realny sposób korzystania z przestrzeni centralnej i jej znaczenie w systemie mobilności aglomeracyjnej.

Konsultacje zrealizowano w formule CAWI (*Computer-Assisted Web Interviewing*) – ankiety internetowej dostępnej publicznie poprzez link publikowany na stronie miasta oraz w kanałach Biura Urbanisty Miasta. Link do formularza udostępniono również na tablicach informacyjnych rozmieszczonych w przestrzeni ulicy Zwycięstwa, gdzie umieszczono kody QR umożliwiające szybki dostęp do badania z poziomu urządzeń mobilnych. Informacje o konsultacjach publikowano także w mediach społecznościowych miasta, miejskim portalu [gliwice.eu](http://gliwice.eu), a także w materiałach drukowanych (ulotkach i plakatach).

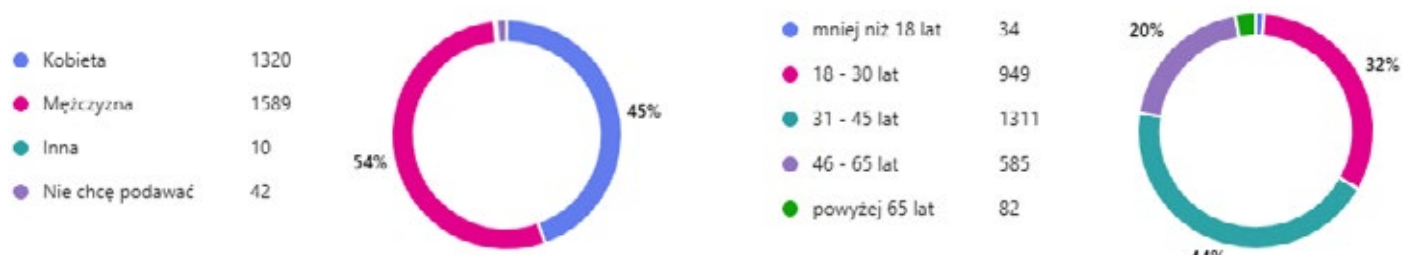


Okres zbierania danych trwał 97 dni – od 26 czerwca do 30 września 2025 roku – co pozwoliło na uchwycenie zmian opinii w czasie, w tym efektu tzw. pierwszej fali reakcji w początkowych tygodniach funkcjonowania prototypu. Łącznie uzyskano 2961 kompletnych wypełnień, które spełniały kryterium kompletności do analiz. Średni czas wypełnienia formularza wyniósł 7 minut i 5 sekund, przy medianie 2 minut i 54 sekund, co potwierdza, że narzędzie było zrozumiałe i intuicyjne w obsłudze. Badanie miało charakter anonimowy. Formularz nie zawierał żadnych pytań pozwalających na identyfikację respondentów. Metryczkę ograniczono do zagregowanych danych demograficznych (np. grup wiekowych) i behawioralnych (np. sposób poruszania się po ulicy). W analizie cytatów stosowano animizację kontekstową – np. „kobieta, 31–45, lipiec 2025” – bez ujawniania szczegółów umożliwiających identyfikację osoby. Dane poddano weryfikacji jakościowej i oczyszczeniu z błędnych lub niekompletnych rekordów, a także ujednoczono format znaczników czasu i wartości w skalach ocen. **Dane z ankiety były analizowane w dwóch ujęciach: ilościowym, poprzez statystyczne zestawienia ocen, średnich i rozkładów odpowiedzi w odniesieniu do wariantów oraz zmiennych demograficznych, a także jakościowym, poprzez analizę treści komentarzy otwartych, identyfikację wątków dominujących i emocjonalnego tonu wypowiedzi.** Połączenie tych dwóch perspektyw umożliwiło pełniejsze rozpoznanie postaw społecznych wobec wprowadzonych zmian, a także powiązanie opinii z obserwacjami terenowymi i pomiarami ruchu, prowadzonymi równoległe przez zespół badawczy.

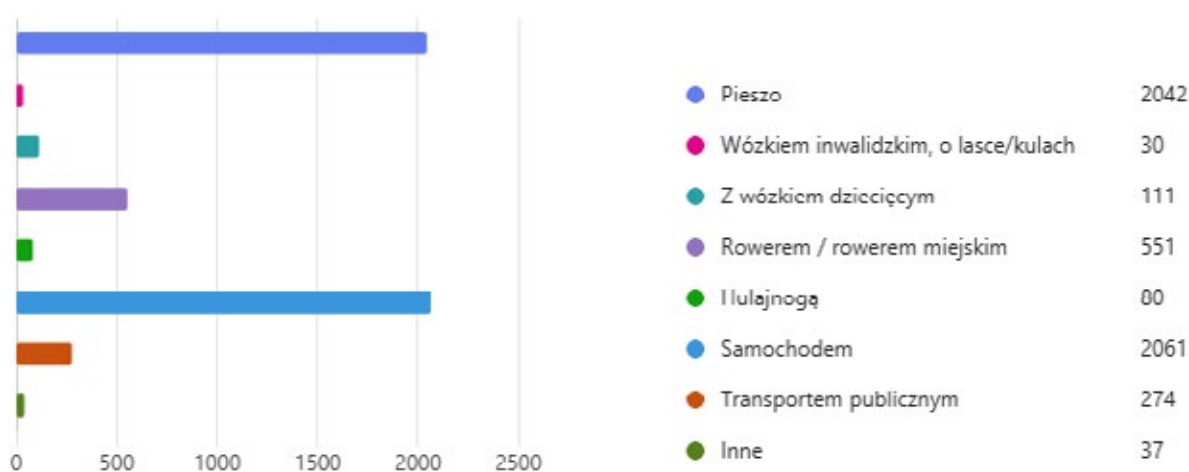
**W efekcie ankieta internetowa stała się rdzeniem procesu konsultacyjnego – zarówno jako źródło danych empirycznych, jak i narzędzie budowania świadomości społecznej.** Połączyła funkcje badawcze, informacyjne i edukacyjne, stanowiąc przykład efektywnego wykorzystania narzędzi cyfrowych w praktyce urbanistyki partycypacyjnej.

## Profil ankietowanych

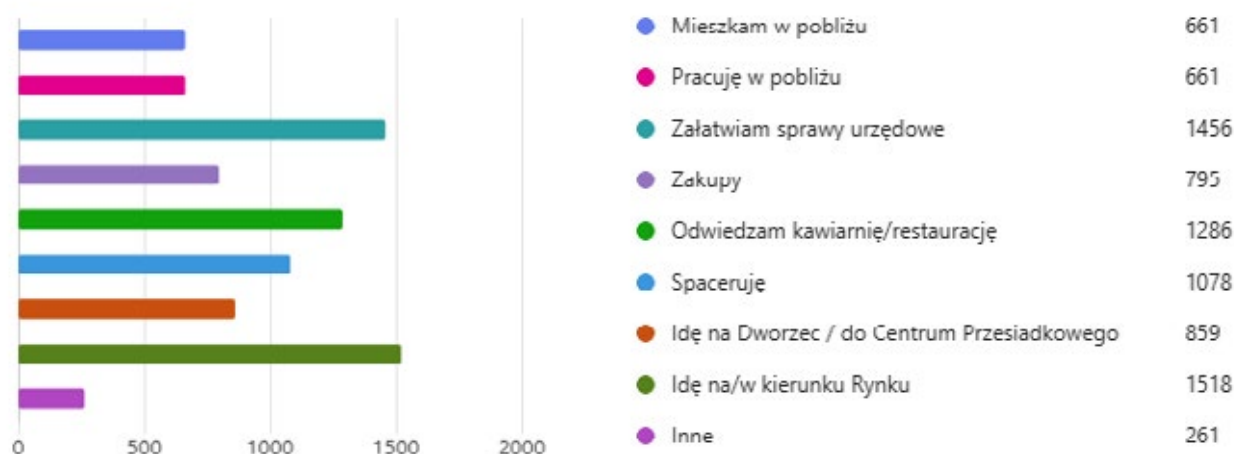
Badanie opinii na temat prototypowych rozwiązań w ramach przebudowy ulicy Zwycięstwa zgromadziło zróżnicowanych uczestników, reprezentujących różne grupy wiekowe, zawodowe i funkcjonalne. Najliczniejszą grupę stanowili mieszkańcy w wieku 31–45 lat (44,3%), co wskazuje na silne zaangażowanie osób aktywnych zawodowo, w tym rodzin z dziećmi, w tematykę kształtowania przestrzeni centralnej ulicy. Drugą pod względem liczebności grupą byli młodzi mieszkańcy w wieku 18–30 lat (32%), co dowodzi zainteresowania młodszej generacji zagadnieniami urbanistycznymi i partycypacją społeczną. W strukturze płciowej odnotowano 44,6% kobiet oraz 53,7% mężczyzn.



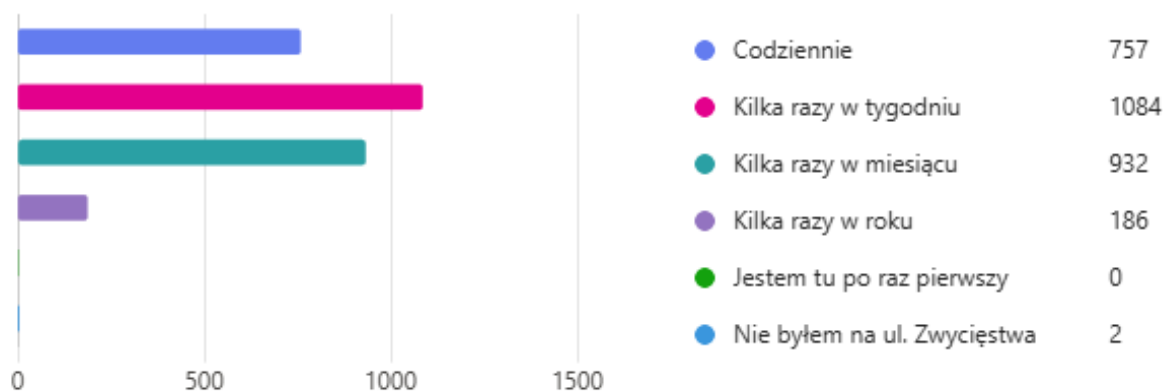
Wykres 1. Struktura demograficzna respondentów (wiek, płeć).



Wykres 2. Sposób poruszania się po ul. Zwycięstwa.



Wykres 3. Powody wizyty na ul. Zwycięstwa.



Wykres 4. Częstotliwość odwiedzin ulicy Zwycięstwa.

Zdecydowana większość uczestników (62%) korzystała z ulicy codziennie lub kilka razy w tygodniu, co potwierdza, że próba obejmuje przede wszystkim osoby bezpośrednio związane z funkcjonowaniem przestrzeni. Respondenci opisują ulicę zarówno jako trakt komunikacyjny, jak i przestrzeń spacerową, a piesi i kierowcy stanowią około 70% wszystkich użytkowników. Takie zestawienie podkreśla dwufunkcyjny charakter ulicy oraz konieczność uwzględnienia zróżnicowanych potrzeb w procesie projektowania jej przyszłego układu. Dominacja osób w wieku produkcyjnym pokazuje, że decyzje dotyczące kształtu i funkcjonowania ulicy mają istotne znaczenie dla codziennego życia mieszkańców oraz lokalnego biznesu.

## Ocena wariantów projektowych

Oceny wariantów projektowych zbierano w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę zdecydowanie negatywną, a 5 – zdecydowanie pozytywną. Analizując wyniki, wykorzystano zarówno średnie i mediany, jak i udział ocen 3–5, traktowany jako syntetyczny wskaźnik oceny pozytywnej. Dodatkowo zastosowano analizę wrażliwości, w której odrzucono skrajne oceny „1” – pozwoliło to ograniczyć wpływ tzw. fali startowej oraz głosów protestu na początkowym etapie konsultacji, jednocześnie nie zastępując podstawowych wyników. Równocześnie dokonano analizy zmian w czasie, porównując pierwsze dwa tygodnie trwania badania z kolejnymi tygodniami.

### Wariant A – jednostronne zawężenie

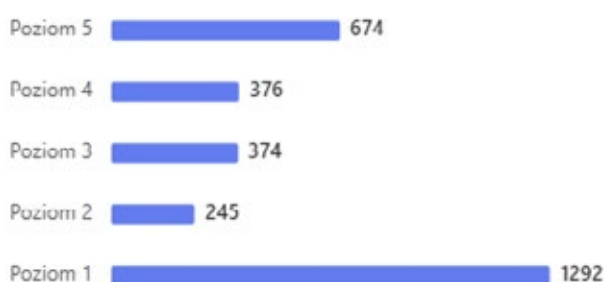
Wariant jednostronny zebrał opinie umiarkowane – część respondentów doceniła jego porządek, ale wielu uznało go za zbyt zachowawczy.



Wykres 5. Rozkład ocen wariantu jednostronnego.

### Wariant B – dwustronne zawężenie

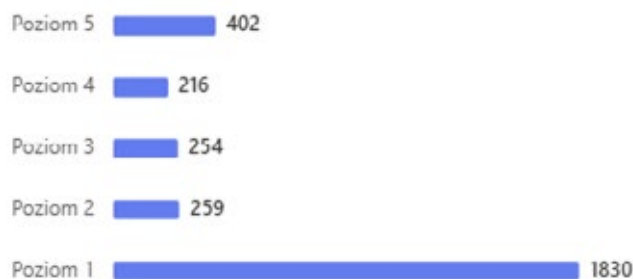
Wariant dwustronny uzyskał najwyższe poparcie wśród umiarkowanych respondentów, co wskazuje na jego potencjał kompromisowego rozwiązania.



Wykres 6. Rozkład ocen wariantu dwustronnego.

## Wariant C – układ meandrujący

Wariant meandrujący budził największe emocje – miał zdecydowanych zwolenników, ale wielu respondentów postrzegało go jako niepraktyczny i utrudniający orientację.



Wykres 7. Rozkład ocen wariantu meandrującego.

Respondenci oceniali trzy warianty prototypowe. **Wariant jednostronny** zakładał utworzenie pasa zieleni i odpoczynku po jednej stronie ulicy, poszerzenie chodnika i wyznaczenie ograniczonej liczby miejsc krótkiego postoju. Rozwiązanie to cechuje prostota geometryczna, choć mniejsza równowaga przestrzenna po obu stronach ulicy. Ten wariant otrzymał najwięcej ocen pozytywnych – doceniony został jego uporządkowany charakter, jednak część zwolenników zawężenia uznała go za zbyt zachowawczy. **Wariant dwustronny** przewidywał symetryczne zmniejszenie szerokości jezdni i utworzenie dwóch pasów zieleni i odpoczynku po obu jej stronach, a także możliwość krótkoterminowego postoju dla dostaw. Rozwiązanie to uzyskało największą liczbę najwyższych ocen (5), było postrzegane jako kompromisowe, łączące bezpieczeństwo, czytelność i funkcjonalność. **Wariant meandrujący**, oparty o naprzemienne przewężenia i poszerzenia mające spowalniać ruch, wzbudzał najwięcej kontrowersji. Respondenci wskazywali na nieczytelność układu, która utrudnia orientację, zwłaszcza kierowcom i rowerzystom.

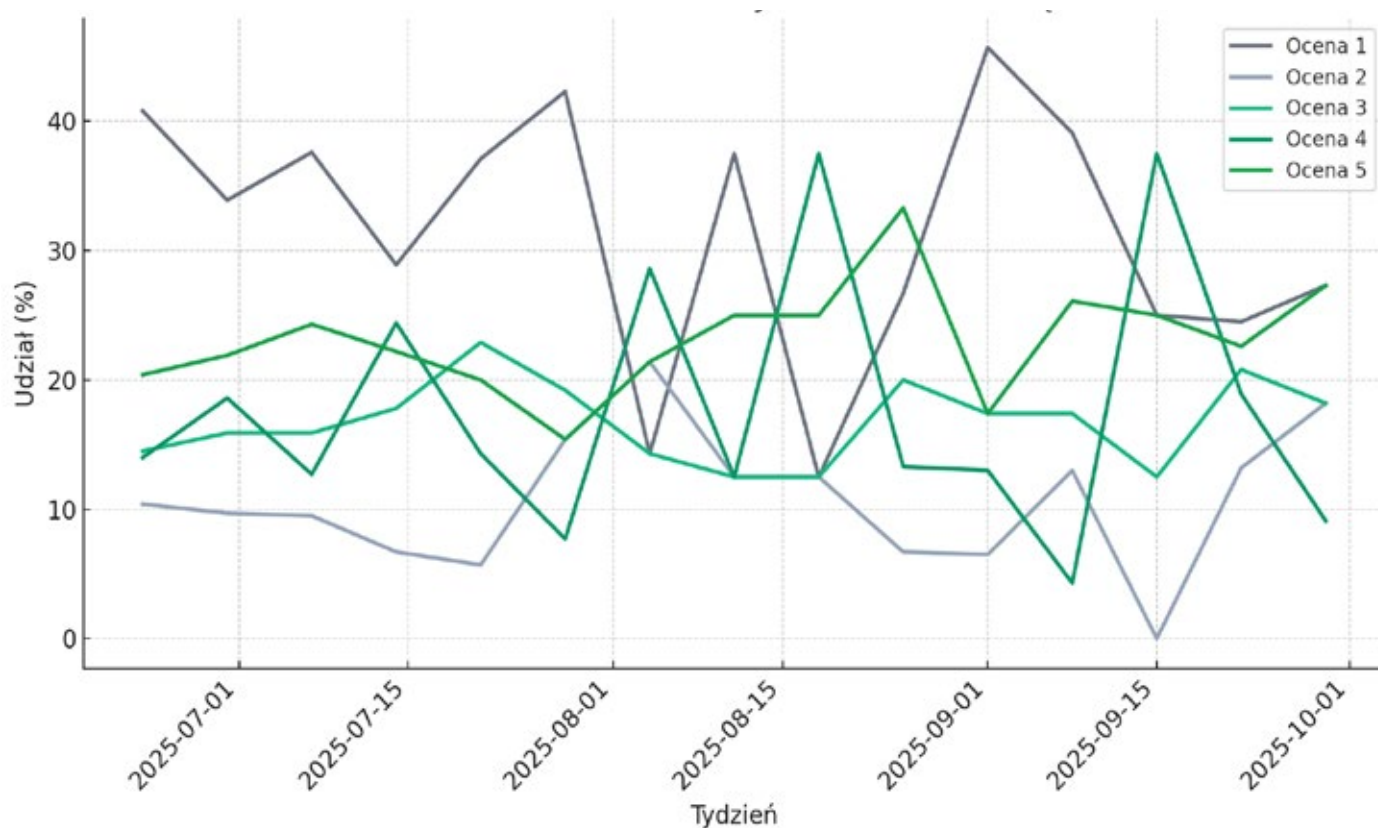
Kryterium	Wariant jednostronny	Wariant dwustronny	Wariant meandrujący
Najwyższy odsetek entuzjastów (ocena 5)	21,1%	22,7%	13,5%
Najwyższy udział ocen pozytywnych $\geq 3$	51,9%	48%	29,4%
Najczęstsze argumenty „za” (z komentarzy)	szeroki pas zieleni + miejsca relaksu	równowaga zieleni po obu stronach, symetria ulicy	poprawa bezpieczeństwa i spowolnienie ruchu dzięki ukształtowaniu jezdni
Najczęstsze obawy	utrata miejsc parkingowych po jednej stronie	trudniejsze manewry dostaw, ciasnota	„esowanie” uznawane za sztuczne spowolnienie, możliwe korki

Średnie oceny wszystkich wariantów na pełnej próbie były zaniżone przez dużą liczbę ocen „1” w początkowej fazie konsultacji. Po odrzuceniu ocen skrajnie negatywnych **warianty jednostronny i dwustronny osiągnęły porównywalnie wysokie wyniki, przy czym wariant dwustronny wyróżnił się największym udziałem ocen pozytywnych (85,3%)**. Wariant meandrujący, mimo częściowego wzrostu ocen po ograniczeniu próby, pozostawał mniej akceptowalny ze względu na zgłaszane wątpliwości dotyczące czytelności oraz płynności ruchu.

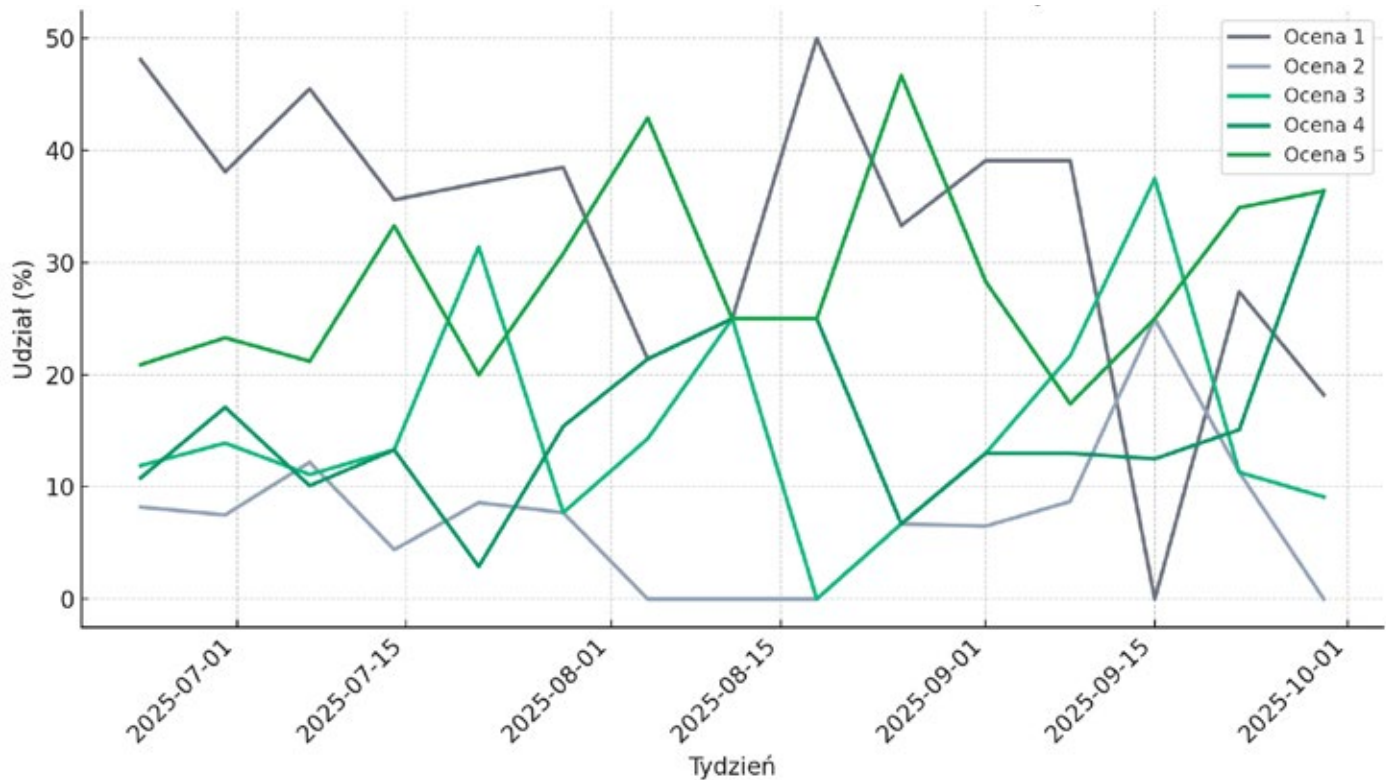
Wariant przebudowy	Średnia wszystkich ocen (1-5)	Średnia po odrzuceniu „1”	Mediana (po odrzuceniu „1”)	Udział ocen 3 + 4 + 5 (po odrzuceniu „1”)
<b>Jednostronne zawężenie</b>	2,72	3,76	4	83,4%
<b>Dwustronne zawężenie</b>	2,63	3,89	4	85,3%
<b>Meandrujący układ</b>	2,02	3,67	4	77%

Analiza w czasie wykazała, że w pierwszych dwóch tygodniach konsultacji udział ocen 1-2 był znaczący, co odzwierciedla silną reakcję emocjonalną mieszkańców, zwłaszcza w kontekście zmian dotyczących parkowania i dostaw. **W kolejnych tygodniach odnotowano spadek udziału ocen negatywnych oraz wzrost udziału ocen 4-5, szczególnie w wariantie dwustronnym**, co świadczy o stopniowym stabilizowaniu się opinii i rosnącym zrozumieniu idei wprowadzanych zmian.

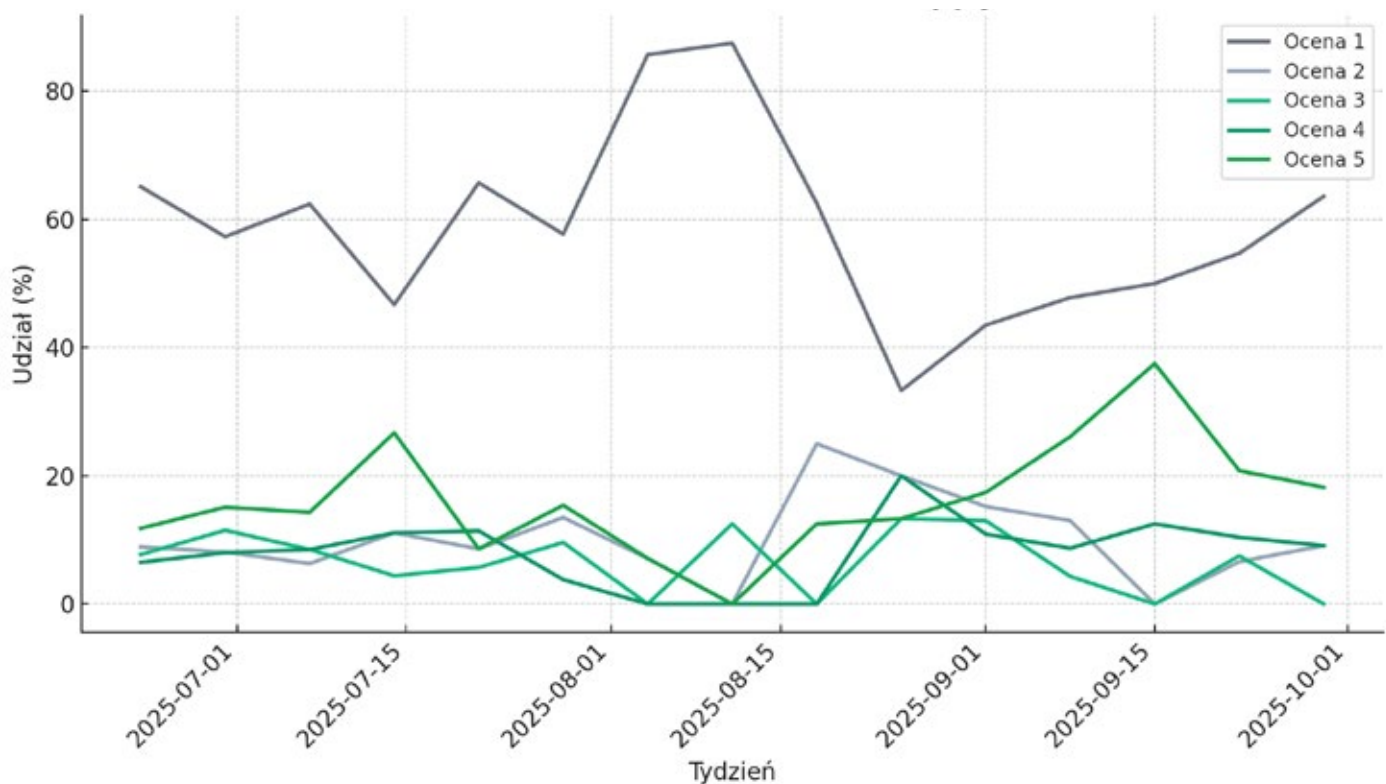
## Analiza wrażliwości



■ Wykres 8. Udział ocen 1-5 w czasie – zawężenie jednostronne.



■ Wykres 9. Udział ocen 1-5 w czasie – zawężenie dwustronne.



■ Wykres 10. Udział ocen 1-5 w czasie – zawężenie meandrujące.

Zastosowanie analizy wrażliwości, polegającej na wyłączeniu ocen „1”, odpowiada praktyce obciętych średnich (ang. *trimmed mean*), powszechnie stosowanej w badaniach ilościowych w celu testowania odporności wniosków na obserwacje skrajne. W przypadku konsultacji dotyczących ulicy Zwycięstwa zaobserwowano typową dla tego rodzaju procesów tzw. falę startową, czyli **nagły napływ silnie negatywnych opinii w pierwszych dniach uruchomienia badania**, wynikający zarówno z emocjonalnej reakcji

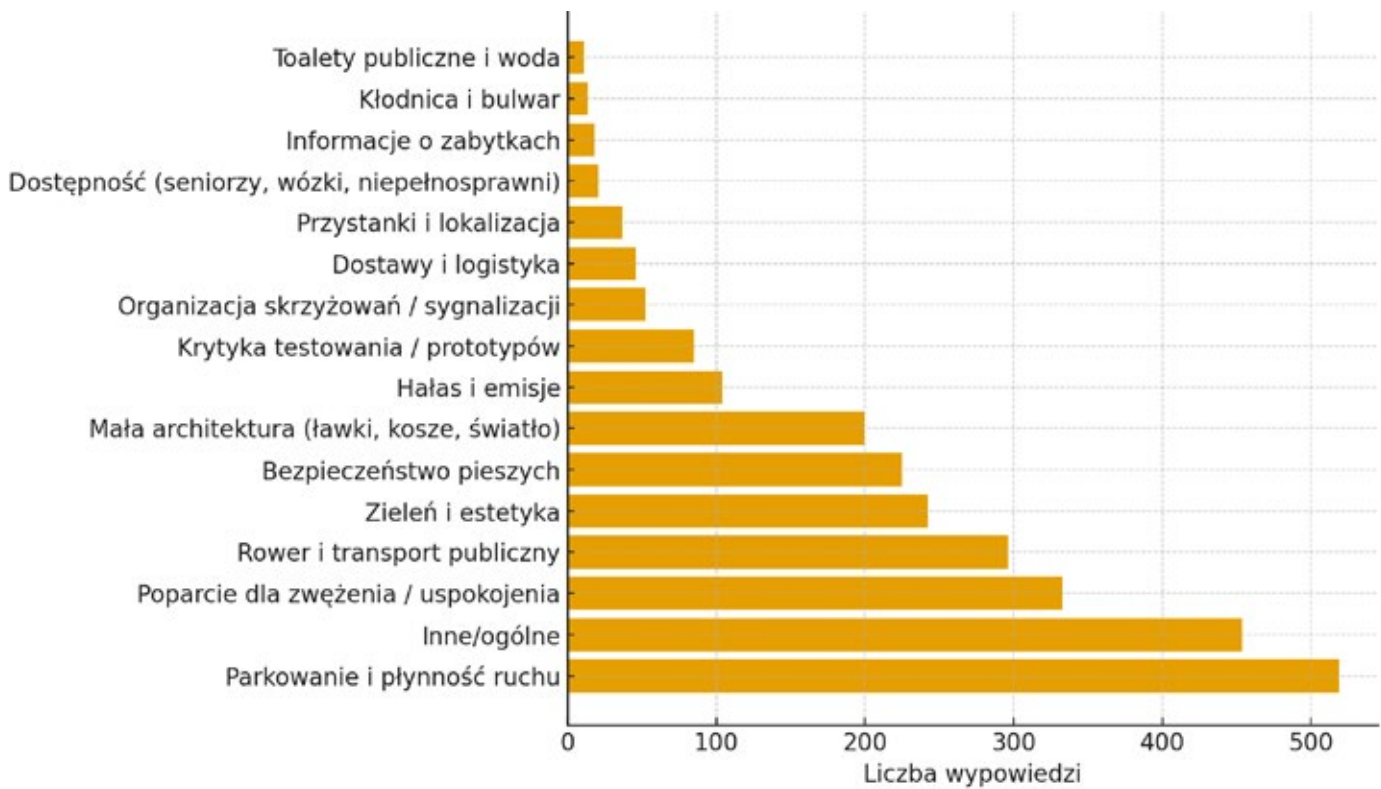
mieszkańców na zmiany w przestrzeni publicznej, jak i z niepełnego zrozumienia idei prototypowania urbanistycznego. Porównanie wyników z pierwszych dwóch tygodni konsultacji z kolejnymi tygodniami pozwoliło uchwycić dynamiczne zmiany w rozkładach ocen – udział negatywnych opinii spadał stopniowo, a rosnący udział ocen pozytywnych świadczył o lepszym zapoznaniu się użytkowników z prezentowanymi wariantami oraz o stabilizacji nastrojów społecznych.

Analiza bez ocen „1” nie zastępuje wyników, lecz stanowi ich uzupełnienie, umożliwiając bardziej precyzyjną ocenę preferencji respondentów po ustabilizowaniu początkowej reakcji emocjonalnej. Takie podejście jest szczególnie istotne z punktu widzenia decyzji wdrożeniowych, ponieważ pozwala identyfikować warianty przestrzenne o największym potencjale akceptacji wśród mieszkańców w warunkach ustabilizowanej opinii publicznej, jednocześnie minimalizując wpływ jednostkowych, skrajnie krytycznych głosów na wyniki końcowe. W praktyce oznacza to, że choć pełna próba uwzględnia wszystkie reakcje, analiza wrażliwości pozwala wyciągać wnioski o preferencjach użytkowników bardziej reprezentatywnych dla długofalowego odbioru projektowanych zmian, co zwiększa trafność rekomendacji dla przyszłych decyzji urbanistycznych i organizacyjnych na ulicy Zwycięstwa.

## **Analiza odpowiedzi z pytania otwartego**

Pytanie otwarte „Czy masz jakiegokolwiek dodatkowe uwagi...?” pozwoliło zebrać jakościowe opinie, argumenty i sugestie respondentów, poszerzając wiedzę na temat motywów ich ocen, wariantów przebudowy ulicy Zwycięstwa oraz oczekiwań wobec docelowego projektu. W tej części badania udział wzięło 1464 respondentów, którzy udzielili komentarzy w ramach 2961 kompletnych ankiet.

Analizę jakościową przeprowadzono w oparciu o klasyfikację tematyczną komentarzy do 15 głównych kategorii, obejmujących m.in. parkowanie i płynność ruchu, uspokojenie ruchu i zwężenia, transport rowerowy i transport publiczno-zbiorczy (TPZ), bezpieczeństwo pieszych, zieleni i estetykę, dostawy i logistykę, małą architekturę, dostępność, torowisko i nawierzchnię. Dla każdej kategorii obliczono liczbę i udział procentowy komentarzy, przy czym uwagi wielotematyczne zaliczano do wszystkich pasujących kategorii. Dodatkowo zastosowano heurystykę słownikową do określenia nastroju wypowiedzi: pozytywnego, neutralno-konstruktywnego lub negatywnego, co umożliwiło syntetyczną ocenę tonacji komentarzy. Wybrane cytaty podano w formie reprezentatywnej, z metryczką kontekstową (płeć, wiek, tydzień ankiety, ton wypowiedzi). Analizowano również współwystępowanie wątków, np. powiązania między parkowaniem a dostawami, zielenią a małą architekturą czy bezpieczeństwem pieszych a elementami wyniesionych przejść i oświetlenia.



■ Wykres 11. Najczęstsze kategorie komentarzy.

Najczęściej poruszane tematy to parkowanie i płynność ruchu (35,5% komentarzy), uwagi ogólne (31%), poparcie dla uspokojenia ruchu i zwężeń jezdni (22,7%), transport rowerowy i publiczny (20,2%), zieleń i estetyka (16,5%), bezpieczeństwo pieszych (15,4%) oraz mała architektura, w tym ławki, kosze i oświetlenie (13,7%). Pozostałe kategorie obejmowały m.in. hałas i emisje, krytykę prototypów, organizację skrzyżowań, dostawy i logistykę, przystanki, dostępność dla seniorów i osób z niepełnosprawnościami, informacje o zabytkach, potencjał zagospodarowania bulwarów Kłodnicy oraz potrzeby związane z toaletami publicznymi i dostępem do wody pitnej.

Analiza tonacji wypowiedzi wskazuje na przewagę negatywnych komentarzy ( $\approx 59,7\%$ ), natomiast neutralno-konstruktywne stanowiska stanowiły  $\approx 37,4\%$ , a pozytywne zaledwie 2,9%. Dominująca negatywna tonacja wynika w dużej mierze z emocjonalnej reakcji na proponowane zmiany, szczególnie w obszarach związanych z parkowaniem, dostępnością dostaw i wpływem na codzienną mobilność.

**„Proszę nie ograniczać funkcji komunikacyjnych ulicy Zwycięstwa.”**

– mężczyzna, 46–65 lat, tydzień 1, ton negatywny –

**„Uważam, że zastosowanie tymczasowego zagospodarowania jest świetne. Wreszcie czuję się jak w europejskim mieście.”**

– kobieta, 31–45 lat, tydzień 1, ton pozytywny –

Z analizy jakościowej wyłaniają się kluczowe potrzeby i oczekiwania użytkowników ulicy Zwycięstwa. Po pierwsze, istotne jest zapewnienie czytelnej i przewidywalnej geometrii ulicy oraz skrócenie czasu przekraczania jezdni poprzez wyniesione przejścia, azyły dla pieszych i odpowiednie doświetlenie przejść.

**„Jestem przeciwko progom zwalniającym. Generują one dodatkowy hałas przy hamowaniu i przyspieszaniu, podnoszą zanieczyszczenie powietrza w związku z przyspieszaniem pojazdów. W związku z czym będą uciążliwe dla pieszych i mieszkańców. Są też uciążliwe dla kierowców i nie rozwiązują głównego problemu, czyli bezpieczeństwa pieszych na przejściach. W zamian proponuję wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych, które są łagodniejsze w negatywnych skutkach dla otoczenia oraz dodatkowo zapewniają większe bezpieczeństwo pieszym.”**

– mężczyzna, 18–30 lat, tydzień 1, ton neutralny –

Po drugie, wskazywana jest potrzeba zachowania ciągłości trasy rowerowej Rynek–dworzec bez elementów spowalniających ruch, takich jak szykany, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego współdzielenia przestrzeni z pojazdami.

**„Aktualne badane opcje w ramach eksperymentu całkowicie ignorują ruch rowerowy. Jedyne aktualne połączenie na osi dworzec–Rynek jest niewystarczające (idzie w złym kierunku oraz pozwala na pokonanie tylko niewielkiej odległości w stronę Rynku, z dworca).”**

– mężczyzna, 18–30 lat, tydzień 1, ton negatywny –

Po trzecie, wśród mieszkańców silnie akcentowane są elementy zieleni i komfortu przebywania: drzewa w gruncie, cień, woda pitna, ławki oraz estetyczne zagospodarowanie przestrzeni publicznej, w tym porządek w szyldach i witrynach.

**„Nasadzenie drzew w gruncie wzdłuż całej ulicy, po obu stronach.”**

– kobieta, 46–65 lat, tydzień 2, ton neutralny –

Po czwarte, zaakceptowanie zmian jest możliwe pod warunkiem wprowadzenia rozwiązań ograniczających negatywne skutki dla parkowania i dostaw – tj. okien czasowych dla dostaw oraz dedykowanych zatok serwisowych, zapewniających równowagę między płynnością ruchu a dostępnością miejsc postojowych. Po piąte, torowisko i nawierzchnia wymagają uporządkowania – usunięcia nieużywanych szyn, wyrównania kolein i poprawy bezpieczeństwa przejazdu rowerzystów.

**„Część ul. Zwycięstwa od Urzędu Miasta do Rynku powinna zostać przebudowana na deptak z wydzieloną drogą dla rowerów, jednakże z dostępem dla mieszkańców i dostawców (dla dostawców w określonych godzinach).”**

– mężczyzna, 31–45 lat, tydzień 1, ton neutralny –

Interpretacja komentarzy w kontekście ocen wariantów pokazuje spójny obraz preferencji społecznych. Wariant jednostronnego zawężenia jest postrzegany jako krok w stronę poprawy, lecz wiąże się z ryzykiem asymetrii i nierównomiernego zagospodarowania przestrzeni. Wariant dwustronny budzi najczęściej pozytywne komentarzy, wskazując na zalety prostego i czytelnego przekroju, równomiernego traktowania obu stron ulicy oraz krótszych odcinków do pokonania dla pieszych. Wariant mean-drujący wywołuje częste obawy dotyczące nieczytelności i płynności ruchu, mimo rozpoznawanego waloru spowalniania samochodów, kosztem komfortu rowerzystów i przewidywalności dla kierowców.

**„Uważam, że obustronne zwężenie, pozostawiające po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, jest najlepszym rozwiązaniem zarówno dla pieszych, jak i kierowców, mieszkańców oraz klientów. Wariant z jezdnią meandrującą oceniam jako zdecydowanie najgorszy.”**

– kobieta, 18–30 lat, tydzień 1, ton neutralny –

**„Wariant meandrujący przyczynia się do spowolnienia ruchu drogowego. Przejazd z Rynku w stronę dworca nie jest już taki płynny, jak był przed pomalowaniem pasów i ustawieniem progów zwalniających. Same progi stanowią bolączkę kierowcy.”**

– mężczyzna, 18–30 lat, tydzień 1, ton neutralny –

**„Z punktu widzenia kierowcy wariant meandrujący jest rozpraszający i utrudniający orientację oraz ogólnie ruch. Dwa pozostałe warianty wydają się korzystne z punktu widzenia wszystkich użytkowników ulicy. Pas drogowy powinien zostać zwężony oraz usunięte tory tramwajowe – na wzór wyremontowanego już odcinka przy dworcu kolejowym.”**

– mężczyzna, 18–30 lat, tydzień 2, ton neutralny –

Uwagi jakościowe wskazują na pięć głównych obszarów interwencji: parkowanie, płynność ruchu i dostawy – postulowane są możliwości parkingowe, dedykowane zatoki oraz okna czasowe dla dostaw, bezpieczeństwo pieszych – wyniesione przejścia i azyle, transport rowerowy i TPZ – ciągła i spójna trasa Rynek–dworzec, stojaki i priorytety dla TPZ, zieleń i komfort – drzewa w gruncie, ławki, woda pitna, uporządkowana estetyka przestrzeni, torowisko i nawierzchnia – likwidacja nieczynnych szyn, równa i bezpieczna nawierzchnia.

Analiza podgrup respondentów ujawnia różnice profilowe: piesi, rowerzyści i użytkownicy TPZ częściej popierają wariant dwustronny, doceniając czytelność przekroju i krótsze przejścia. Kierowcy wykazują większą akceptację przy zapewnieniu rotacji i okien czasowych dla dostaw. Młodsze grupy (18–45 lat) silniej akcentują spójność pieszo-rowerową oraz zieleń, podczas gdy starsi respondenci (46+) wskazują na komfort dojścia, ławki i oświetlenie. Różnice ze względu na płeć są umiarkowane, przy czym kobiety częściej podkreślają znaczenie bezpieczeństwa pieszych.

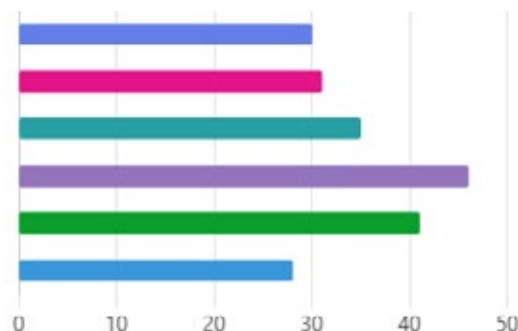
**Analiza pytań otwartych potwierdza wnioski z części ilościowej – wariant jednostronnego i dwustronnego zawężenia jest oceniany jako najbardziej zrównoważony i czytelny, przy jednoczesnym zachowaniu potencjału kompromisu pomiędzy kierowcami, pieszymi i rowerzystami, choć wariant jednostronny bywa postrzegany przez zwolenników zawężenia jako zbyt zachowawczy. Wariant meandrujący oceniany jest jako wizualnie atrakcyjny, lecz problematyczny pod względem funkcjonalnym.**

Kluczowe znaczenie dla akceptacji społecznej ma jednak nie tylko geometria ulicy, lecz całościowy „pakiet komfortu”, obejmujący: **drzewa w gruncie, ławki, dostęp do wody pitnej, estetyczne witryny, wyniesione przejścia oraz spójną trasę rowerową Rynek–dworzec z priorytetami dla TPZ.** Wprowadzenie tych elementów może znacząco zwiększyć społeczne poparcie dla projektu i nadać mu charakter przestrzeni miejskiej o wysokiej jakości użytkowej.

# Wywiady w przestrzeni ulicy

Przeprowadzone badanie opinii dotyczące ulicy Zwycięstwa w Gliwicach miało na celu określenie postrzegania tej przestrzeni przez jej realnych użytkowników, identyfikację kluczowych problemów oraz rozpoznanie oczekiwań związanych z jej przyszłą funkcją. Badanie zrealizowano w formie ankiety oraz rozmów bezpośrednich w kluczowych punktach ulicy, obejmując szerokie spektrum respondentów – zarówno mieszkańców dzielnicy Śródmieście, jak i osób z innych części miasta oraz spoza Gliwic.

● Rynek	30
● Plac Inwalidów	31
● Urząd Miejski	35
● Aleja Przyjaźni	46
● Skwer Europejski	41
● Dworzec	28

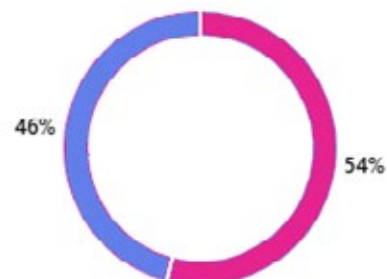


■ Wykres 12. Miejsca przeprowadzenia wywiadów.

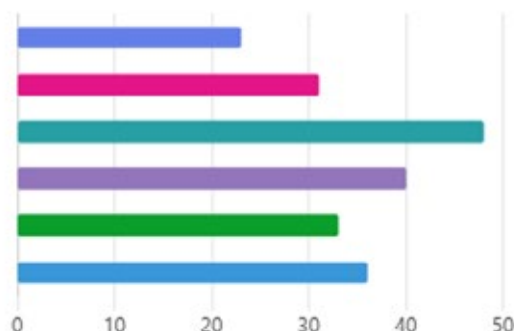
## Grupa ankietowanych

Łącznie w badaniu wzięło udział 211 osób, w tym 114 kobiet i 97 mężczyzn, co pozwoliło uzyskać zrównoważony obraz struktury demograficznej próby. Najliczniejszymi grupami wiekowymi były osoby w wieku 31–40 lat oraz 41–50 lat.

● Kobieta	114
● Mężczyzna	97



● Mniej niż 18 lat	23
● 18-30 lat	31
● 31-40 lat	48
● 41-50 lat	40
● 51-60 lat	33
● Powyżej 60 lat	36



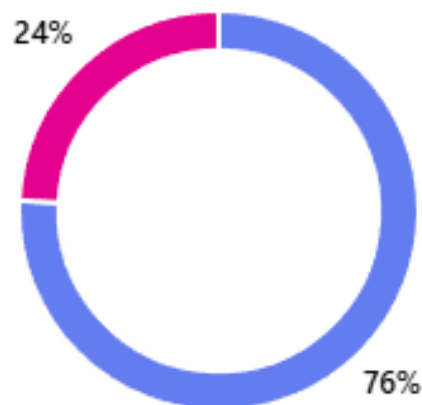
■ Wykres 13, 14. Struktura demograficzna.

Zbieranie danych odbywało się w przestrzeni publicznej, w miejscu objętym planowanymi zmianami urbanistycznymi, co sprzyjało autentycznym reakcjom respondentów. Analiza obejmowała pytania zamknięte i otwarte, umożliwiające pogłębione rozpoznanie opinii. Zastosowano metodę analizy treści, wspartą porównaniami ilościowymi, a w interpretacji wykorzystano podejście jakościowo-ilościowe, łączące twarde wskaźniki ze społeczno-przestrzennym kontekstem wypowiedzi.

## Wyniki badania

Dane analizowano w dwóch wymiarach. Po pierwsze – ilościowo, dla identyfikacji najczęściej powtarzających się opinii i wskazań. Po drugie – jakościowo, dla zrozumienia, jakie motywacje i emocje stoją za określonymi odpowiedziami. W przypadku odpowiedzi otwartych przeprowadzono proces kategoryzacji treści, przyporządkowując poszczególne wypowiedzi do grup tematycznych, takich jak zieleń, estetyka, infrastruktura piesza, bezpieczeństwo czy oferta kulturalno-usługowa.

Czy uważa Pan(i), że zmiany na ulicy Zwycięstwa są konieczne?

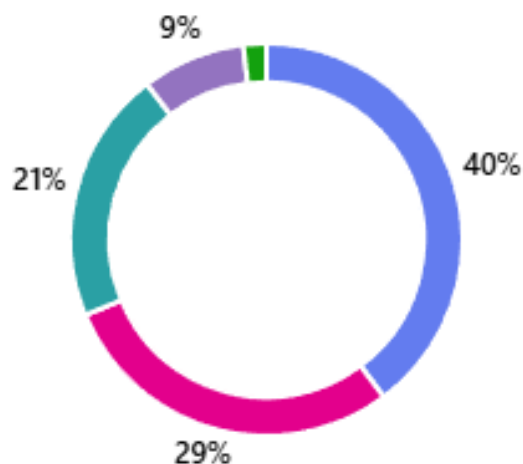


● Tak	160
● Nie	51

■ Wykres 15. Konienczość zmian na ul. Zwycięstwa.

Jednym z kluczowych pytań w badaniu była ocena konieczności wprowadzenia zmian na ulicy Zwycięstwa. Zdecydowana większość respondentów – aż 76% – uznała, że zmiany są potrzebne. Jedynie jedna czwarta ankietowanych nie widzi potrzeby przekształceń, a 6 osób zadeklarowało, że nie dostrzega żadnych zmian zachodzących w przestrzeni ulicy. Wynik ten jednoznacznie wskazuje na społeczne poparcie dla działań modernizacyjnych i otwartość mieszkańców na przekształcenia miejskie.

Jak często korzysta Pan(i) z ulicy Zwycięstwa?

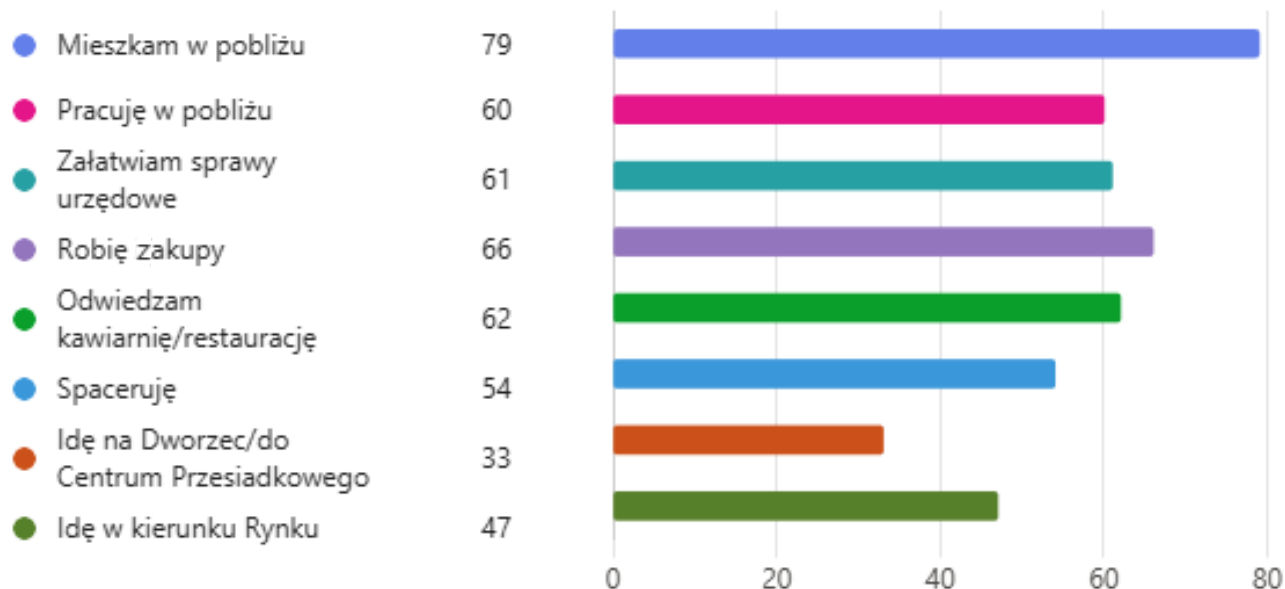


● Codziennie	84
● Kilka razy w tygodniu	61
● Kilka razy w miesiącu	44
● Kilka razy w roku	18
● Jestem tu pierwszy raz	4

■ Wykres 16. Częstotliwość użytkowania ulicy Zwycięstwa.

Ulica Zwycięstwa odgrywa istotną rolę w codziennym życiu mieszkańców Gliwic. Niemal połowa respondentów deklaruje, że korzysta z niej codziennie, a kolejna duża grupa odwiedza ją kilka razy w tygodniu. Oznacza to, że łącznie około 70% badanych to jej stali użytkownicy. Taki wynik potwierdza wysoką intensywność użytkowania przestrzeni oraz jej znaczenie komunikacyjne, społeczne i usługowe w strukturze miasta.

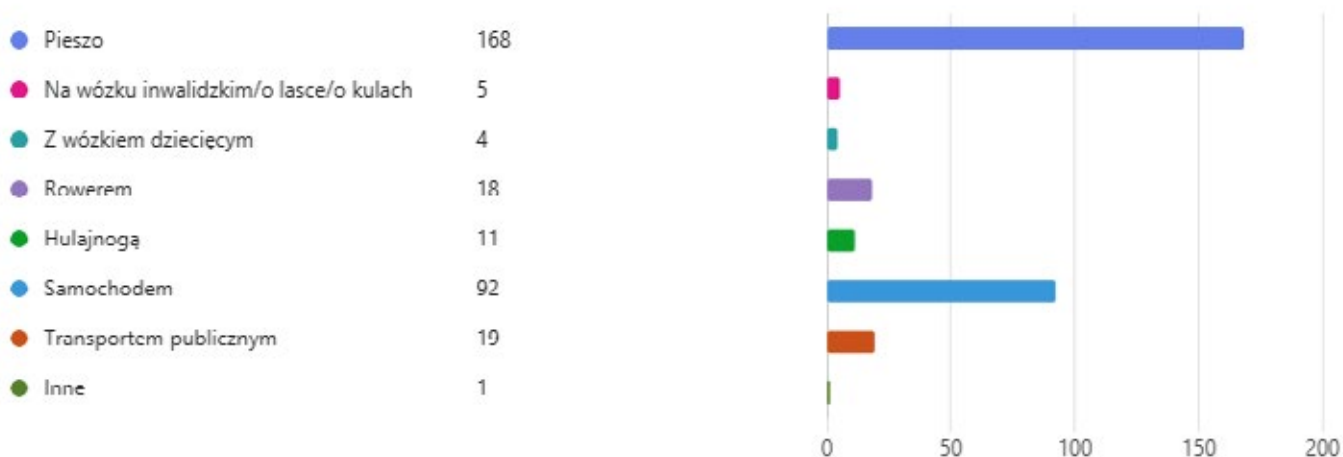
### Jakie są Pani/Pana powody wizyty na ulicy Zwycięstwa?



Wykres 17. Analiza motywacji wizyt ul. Zwycięstwa.

Analiza motywacji wizyt na ulicy Zwycięstwa pozwala lepiej zrozumieć jej funkcję w systemie miejskim. Najczęściej wskazywanym powodem przebywania w tej przestrzeni było zamieszkanie w jej pobliżu, co podkreśla lokalny charakter ulicy jako przestrzeni codziennego użytku. Istotną rolę odgrywały również funkcje administracyjne i handlowe – zakupy, załatwianie spraw urzędowych oraz praca w okolicy. Ulica spełnia też funkcję rekreacyjną: 62 osoby wskazały odwiedzinę kawiarni i restauracji, a 54 osoby – spacer. Dla 47 respondentów ulica jest częścią trasy w kierunku Rynku, a 33 osoby zadeklarowały, że korzystają z niej w drodze na dworzec, co potwierdza jej znaczenie jako osi komunikacyjnej.

### Jak najczęściej porusza się Pan(i) po ulicy Zwycięstwa?

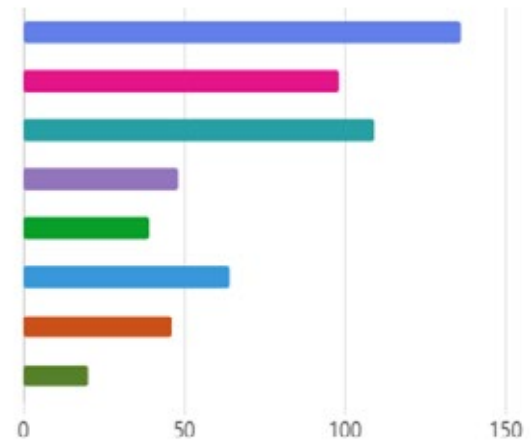


Wykres 18. Sposób poruszania się ul. Zwycięstwa.

Dane jednoznacznie wskazują, że ulica Zwycięstwa pełni dominującą funkcję pieszą. Ruch pieszy uzyskał aż 168 wskazań, co potwierdza centralną rolę tej formy mobilności. Na drugim miejscu znalazł się ruch samochodowy (92 wskazania), natomiast rowerzyści i użytkownicy transportu publicznego stanowili mniejsze grupy – odpowiednio 18 i 19 wskazań. Pojedyncze odpowiedzi dotyczyły osób poruszających się na wózkach, o kulach czy z wózkiem dziecięcym. Ulica stanowi więc przede wszystkim przestrzeń dla pieszych, mimo że wciąż funkcjonuje w niej ruch kołowy.

Co Panu/Pani się podoba w ulicy Zwycięstwa?

Architektura/zabudowa	136
Dostępność usług	98
Bliskość ważnych punktów	109
Obecność rzeki	48
Wydarzenia kulturalne	39
Dostępność dla osób pieszych	64
Bezpieczeństwo ulicy	46
Inne	20

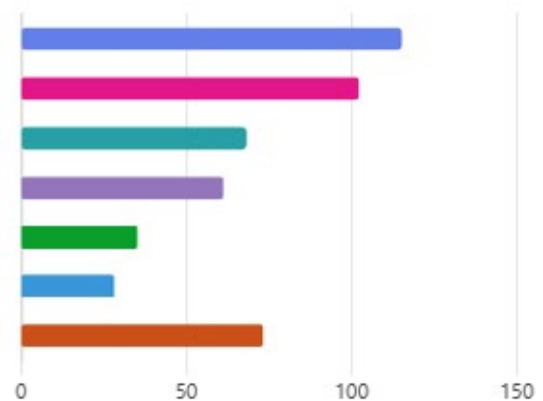


Wykres 19. Ocena istniejących elementów ul. Zwycięstwa.

Respondenci najwyżej ocenili architekturę i zabudowę ulicy, a także jej lokalizację w śródmiejskiej tkance urbanistycznej. Doceniano bliskość ważnych punktów, dostępność usług i przyjazność dla pieszych. Mniej wskazań uzyskały aspekty związane z bezpieczeństwem, obecnością rzeki czy wydarzeniami kulturalnymi. W kategoriach otwartych pojawiały się także odniesienia do skweru Europejskiego, parku Chopina oraz elementów małej architektury, takich jak ławki, kurtyny wodne i wodopoje. Uczestnicy badania podkreślali, że to właśnie te drobne elementy poprawiają jakość przestrzeni publicznej i wpływają na pozytywny odbiór ulicy. Warto odnotować również sporadyczne, skrajnie negatywne opinie – dwie osoby zadeklarowały, że nie podoba im się nic.

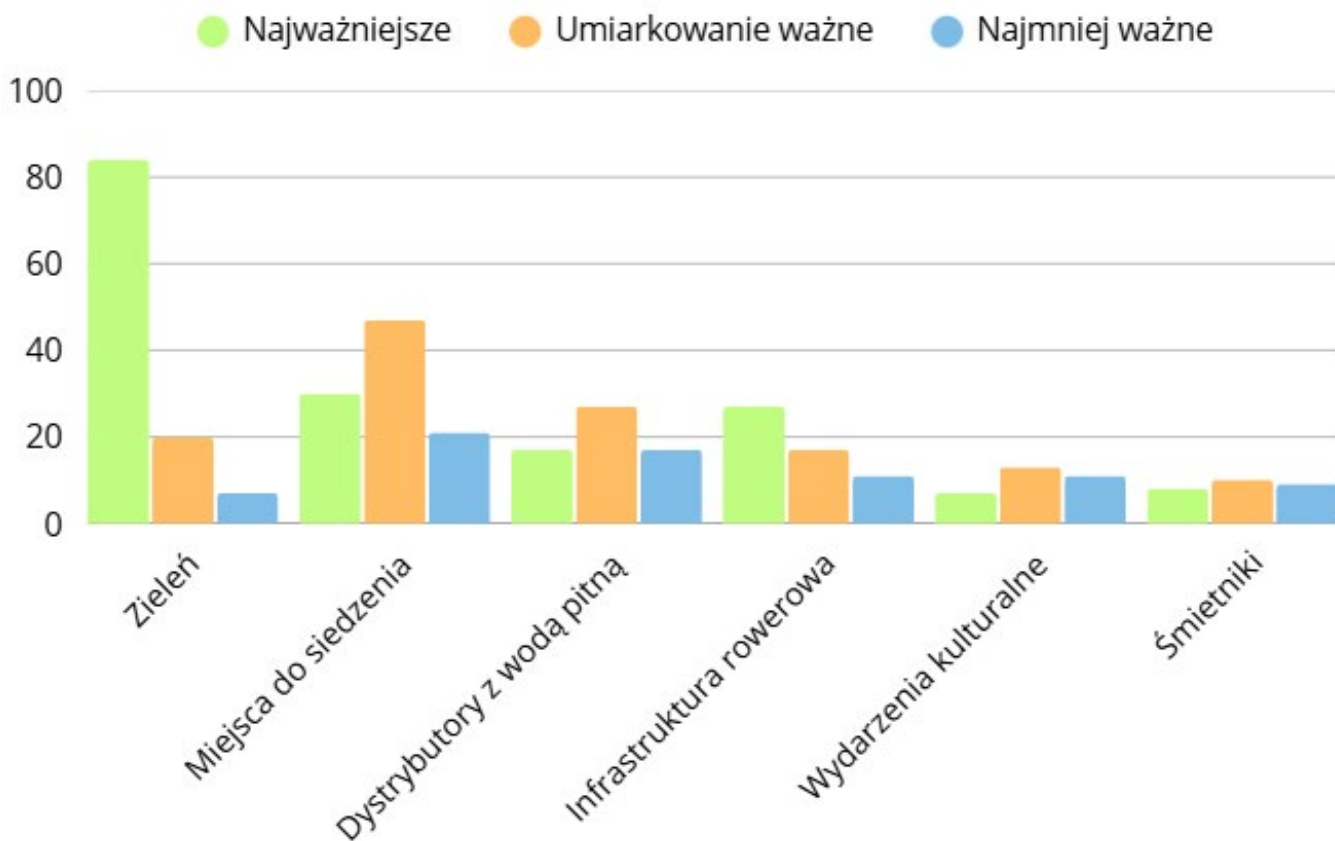
7. Czego jeszcze brakuje na ulicy Zwycięstwa?

Zieleni	115
Miejsc do siedzenia	102
Dystrybutorów z wodą pitną	68
Infrastruktury rowerowej	61
Wydarzeń kulturalnych	35
Śmietników	28
Inne	73



Wykres 20. Ocena brakujących elementów ul. Zwycięstwa.

**Najczęściej wskazywanym deficytem ulicy Zwycięstwa była zbyt mała ilość zieleni oraz niewystarczająca liczba miejsc do siedzenia.** Respondenci zwracali uwagę również na brak dystrybutorów z wodą pitną, niedostateczną infrastrukturę rowerową oraz brak wydarzeń kulturalnych. Wśród mniej istotnych, lecz powtarzających się wątków znalazły się śmietniki i estetyka otoczenia. W kategorii „inne” pojawiały się liczne uwagi dotyczące parkingów, miejsc dostaw, oferty usługowo-handlowej oraz toalet publicznych. Pojawiały się także postulaty poprawy oświetlenia, bezpieczeństwa i infrastruktury drogowej, a nawet przywrócenia tramwaju. **W ujęciu jakościowym można zauważyć, że mieszkańcy postrzegają ulicę nie tylko jako ciąg komunikacyjny, ale jako potencjalnie kluczową przestrzeń społeczną, która wymaga kompleksowej reorganizacji.**

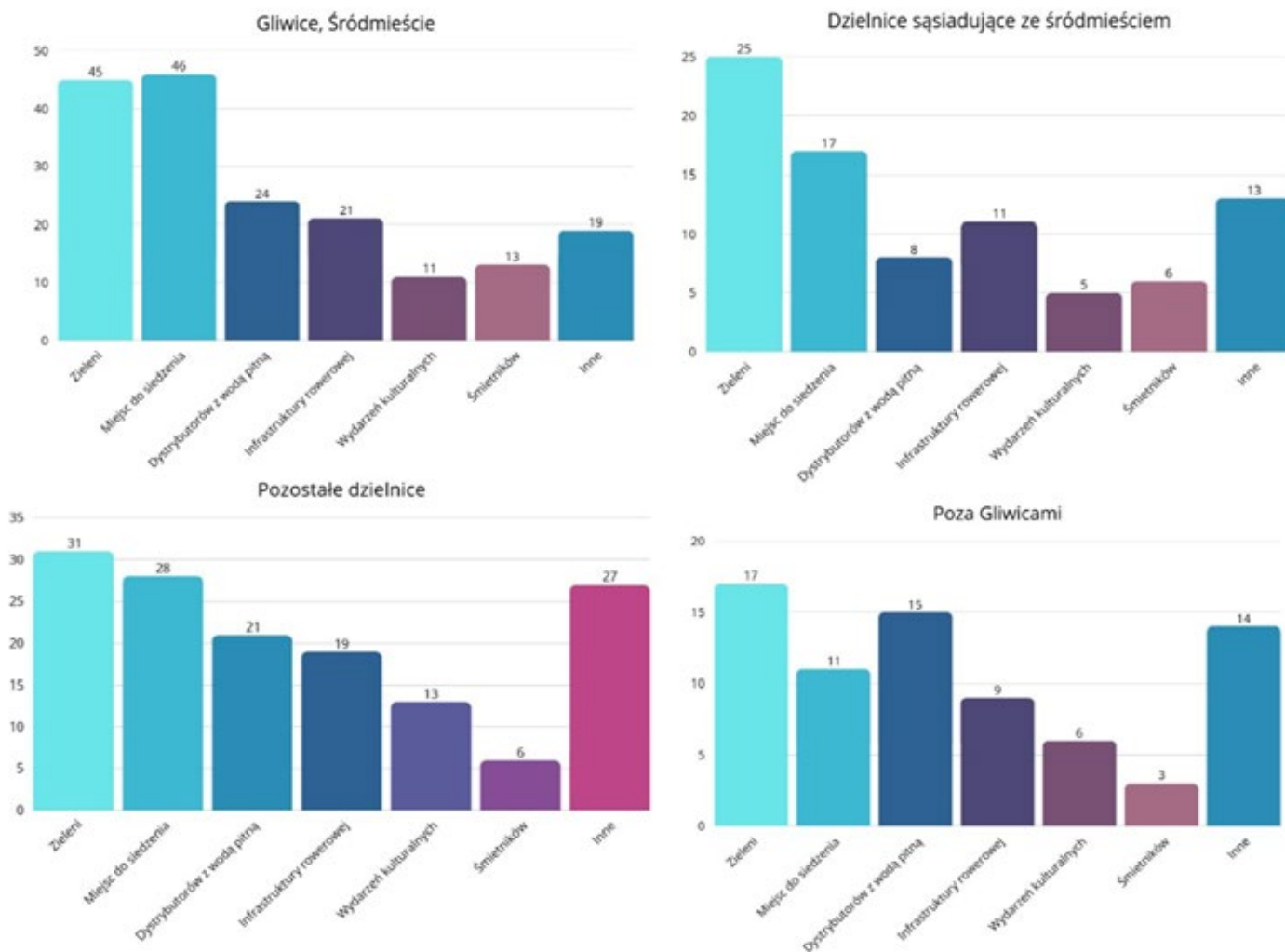


■ Wykres 21. Analiza potrzeb ul. Zwycięstwa.

Analiza wskazań respondentów pozwoliła ustalić hierarchię potrzeb użytkowników ulicy Zwycięstwa. **Na pierwszym miejscu znalazły się elementy zielono-niebieskiej infrastruktury – zieleń i woda pitna.** Drugą w hierarchii kategorią były miejsca do siedzenia, które w oczach mieszkańców stanowią warunek komfortowego korzystania z przestrzeni. Kolejne w hierarchii potrzeby – infrastruktura rowerowa, wydarzenia kulturalne i śmietniki – uzyskały mniejszą, lecz wciąż istotną liczbę wskazań. Tak ukształtowany porządek pokazuje, że oczekiwania wobec ulicy Zwycięstwa koncentrują się na poprawie jakości codziennego doświadczenia miejskiego, a nie jedynie na funkcjonalnych aspektach transportowych.

## Analiza zależności społeczno-przestrzennych

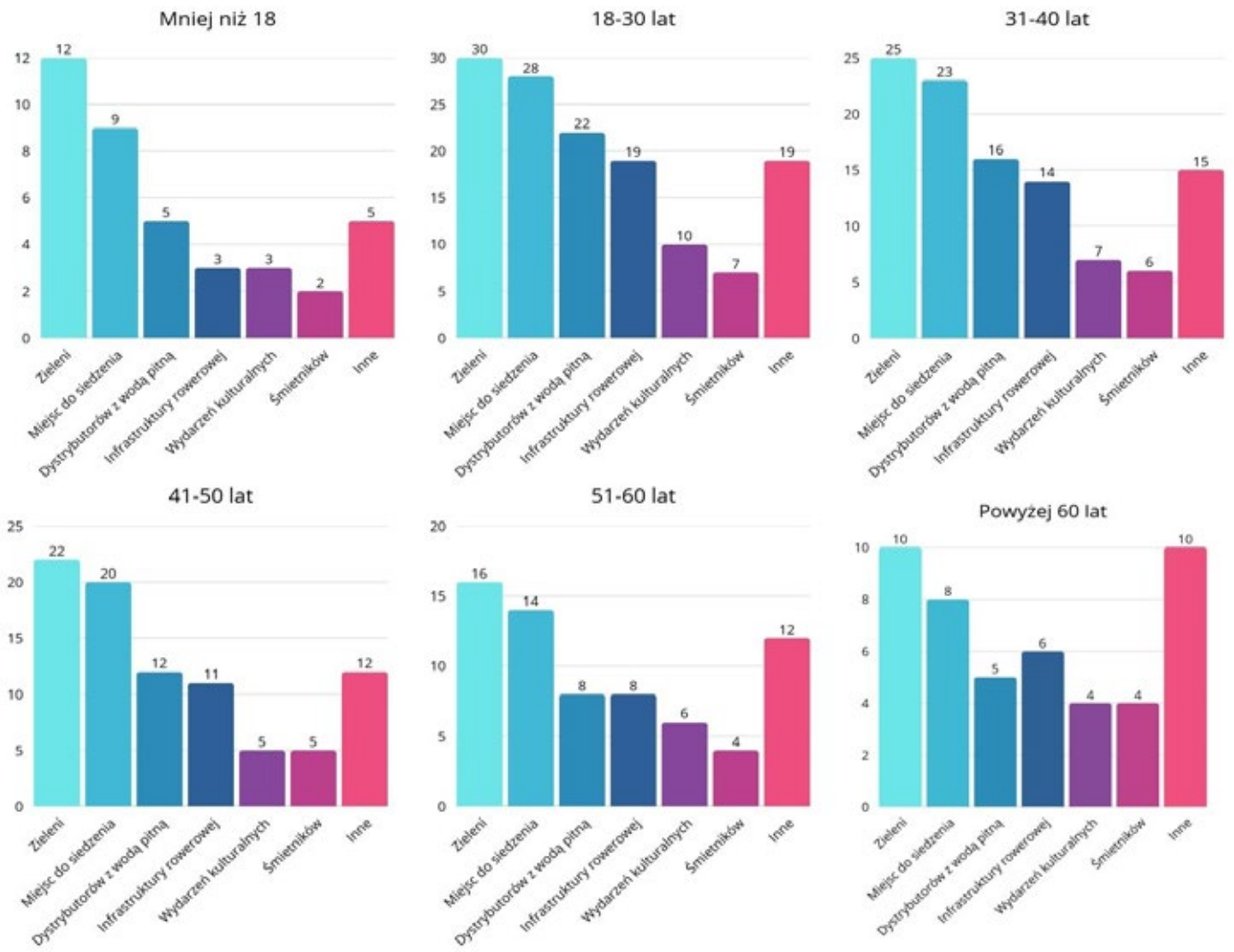
Mieszkańcy Śródmieścia najczęściej wskazywali potrzebę **większej ilości zieleni i miejsc do siedzenia**, co wiąże się z intensywnym codziennym użytkowaniem tej przestrzeni. Kolejnymi w hierarchii potrzeb były dystrybutory z wodą pitną oraz infrastruktura rowerowa. Wskazania dotyczące wydarzeń kulturalnych i śmietników pojawiały się rzadziej, a w kategorii „inne” dominowały postulaty dotyczące **poprawy jakości usług i zwiększenia liczby miejsc parkingowych**. W grupie mieszkańców dzielnic sąsiadujących dominowały podobne potrzeby – zieleń i miejsca odpoczynku, przy mniejszym nacisku na infrastrukturę rowerową. Wskazania te potwierdzają, że dla osób mieszkających w pobliżu centrum kluczowe są aspekty komfortu i estetyki przestrzeni, a nie rozbudowa funkcji komunikacyjnych. Mieszkańcy pozostałych dzielnic Gliwic oraz osoby spoza miasta również najczęściej wskazywali **potrzebę zieleni i miejsc do siedzenia**, przy czym u osób przyjezdnych częściej pojawiały się postulaty dotyczące **bezpieczeństwa i usług**, co można interpretować jako efekt percepcji ulicy z perspektywy gościa, a nie mieszkańca. Zwrócić należy uwagę, że na miejsca parkingowe uwagę zwracali przede wszystkim mieszkańcy dzielnicy, podczas gdy osoby z innych dzielnic nie wskazywały tego tematu jako kluczowego.



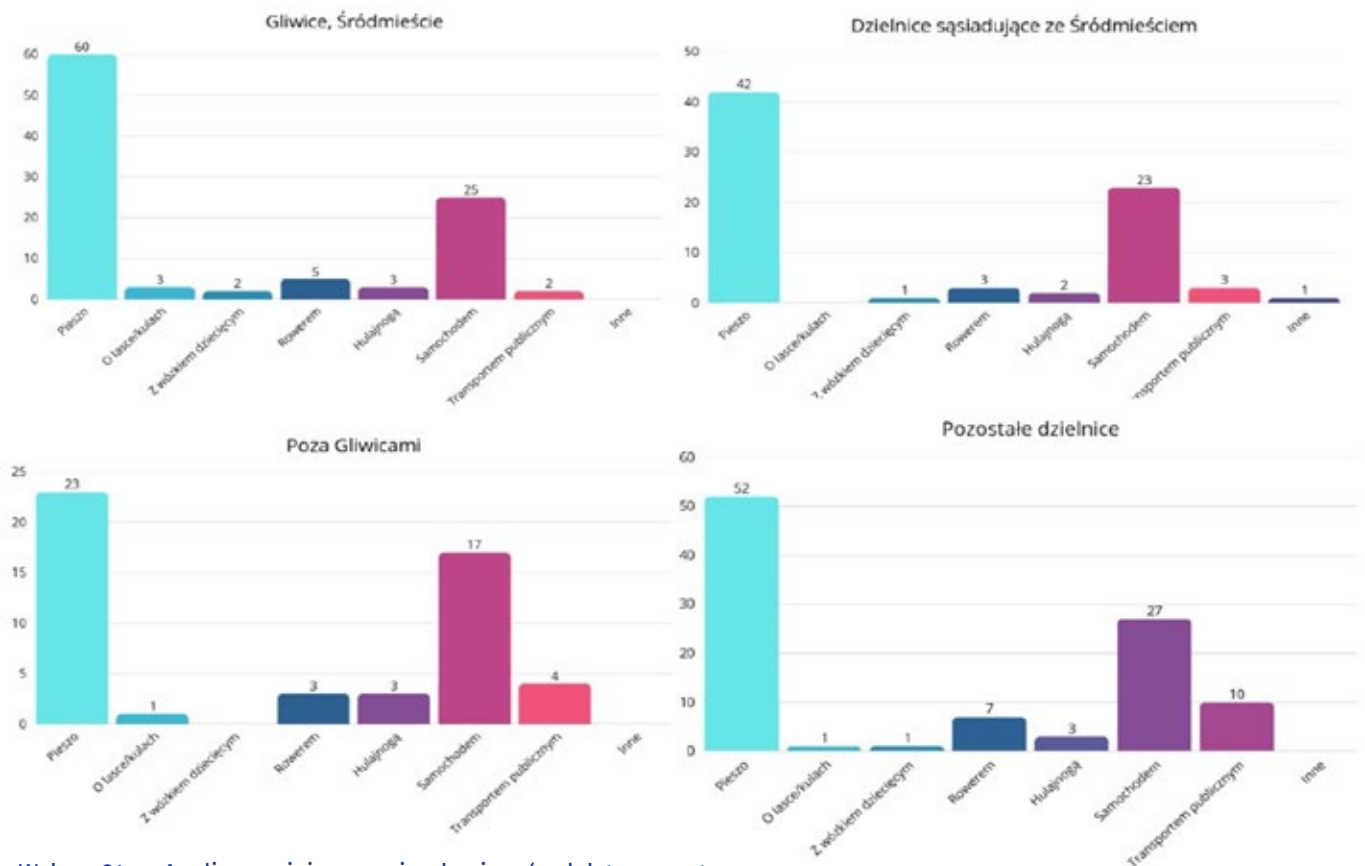
Wykres 22. Analiza – miejsce zamieszkania a potrzeby.

Struktura potrzeb różni się także w zależności od wieku respondentów. Najmłodsza grupa (poniżej 18 lat) skupiała się na podstawowych aspektach przestrzeni – zieleni i możliwościach odpoczynku – wskazując jednocześnie na potrzebę dostępu do wody pitnej. Młodzi dorośli (18–30 lat) prezentowali najbardziej zróżnicowane oczekiwania: oprócz zieleni i siedzeń wskazywali na znaczenie **infrastruktury rowerowej, usług oraz miejsc parkingowych**. Grupa 31–40 lat wykazywała podobne priorytety, choć w bardziej pragmatycznym ujęciu – obok zieleni i komfortu pieszych pojawiały się postulaty związane z funkcjonalnością przestrzeni i potrzebami rodzin. Osoby w wieku 41–50 lat utrzymywały podobną hierarchię, lecz z mniejszym naciskiem na aspekty rekreacyjne. **Wśród osób powyżej 60. roku życia dominowały potrzeby związane z zielenią, miejscami do odpoczynku i wyłączeniem ruchu samochodowego**. W tej grupie wiekowej istotna była także kwestia dostępności toalet i bezpieczeństwa pieszych, co potwierdza rosnące znaczenie komfortu użytkowania przestrzeni wraz z wiekiem.

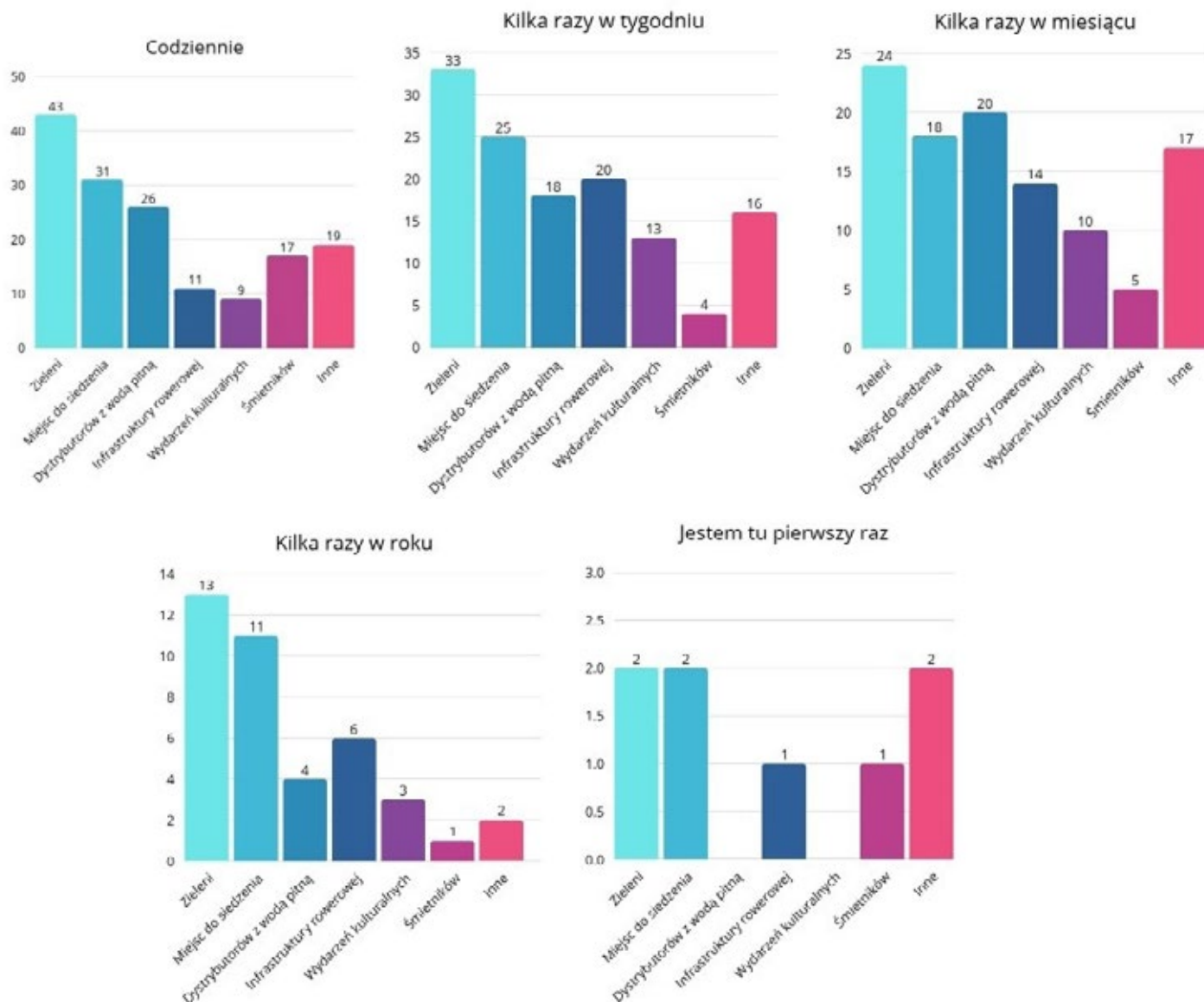
Analiza sposobów przemieszczania się ujawnia zależność między miejscem zamieszkania a wyborem środka transportu. Wśród mieszkańców Śródmieścia zdecydowanie dominuje ruch pieszy, wskazany przez 60 respondentów. Samochód pozostaje drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu, natomiast rowery i komunikacja publiczna pojawiają się marginalnie. Mieszkańcy dzielnic sąsiadujących również preferują poruszanie się pieszo, jednak z wyraźnie większym udziałem samochodów i transportu zbiorowego. Osoby z dalszych dzielnic Gliwic i spoza miasta wciąż w większości przemieszczają się pieszo, ale samochód staje się dla nich równie istotnym środkiem, co potwierdza jego rolę w dostępie do centrum. Wyniki te wskazują na potrzebę zachowania równowagi między funkcją pieszą a dostępnością dla użytkowników zmotoryzowanych, przy jednoczesnym wzmacnianiu bezpiecznych rozwiązań dla pieszych.



■ Wykres 23. Analiza – wiek a potrzeby.



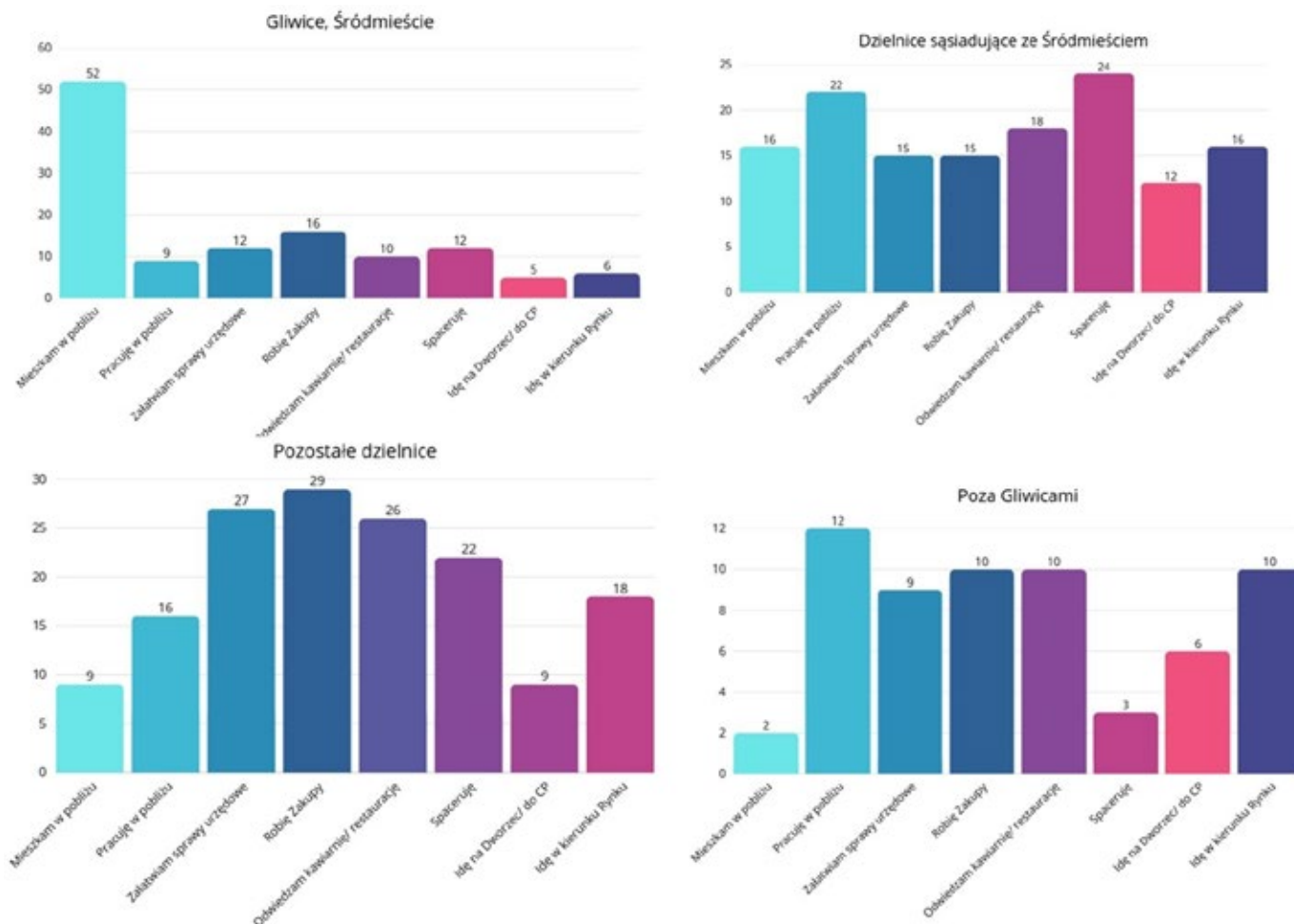
■ Wykres 24. Analiza – miejsce zamieszkania a środki transportu.



■ Wykres 25. Analiza – Potrzeby a częstotliwość przebywania.

Osoby, które odwiedzają ulicę codziennie, koncentrują się na podstawowych elementach komfortu – zieleni, miejscach do siedzenia oraz dystrybutorach z wodą pitną. Grupy odwiedzające ulicę kilka razy w tygodniu lub miesiącu wykazują podobne priorytety, lecz częściej akcentują potrzebę infrastruktury rowerowej i lepszej organizacji przestrzeni. U bywalców sporadycznych (kilka razy w roku) priorytetem pozostaje estetyka i dostępność zieleni, natomiast dla nowo przybyłych – ogólna funkcjonalność i orientacja w przestrzeni. **Oznacza to, że im częściej użytkownicy korzystają z ulicy, tym bardziej koncentrują się na jej jakości codziennego użytkowania, a nie na symbolicznych czy estetycznych walorach.**

Powody przebywania na ulicy Zwycięstwa również różnią się w zależności od miejsca zamieszkania. Dla mieszkańców Śródmieścia dominującą motywacją jest codzienne użytkowanie – mieszkanie w pobliżu i codzienne sprawy. Dla mieszkańców sąsiednich dzielnic istotne są spacerowanie oraz praca w pobliżu, a dla mieszkańców dalszych rejonów – zakupy i usługi. Osoby spoza Gliwic odwiedzają ulicę głównie ze względów zawodowych lub w celach zakupowych, co potwierdza jej funkcję ponadlokalną. Ulica Zwycięstwa jawi się więc jako przestrzeń o wielu równoległych funkcjach – lokalnej, handlowej, rekreacyjnej i komunikacyjnej.



Wykres 26. Analiza – miejsce zamieszkania a powód wizyty.

Z perspektywy urbanistyczno-społecznej kluczowym wnioskiem płynącym z analizy jest potrzeba kształtowania ulicy Zwycięstwa jako przestrzeni zrównoważonej, wielofunkcyjnej i inkluzywnej. Oznacza to projektowanie jej w taki sposób, by harmonijnie łączyła funkcje transportowe z rekreacyjnymi, handlowymi i społecznymi, uwzględniając przy tym różnorodność użytkowników – zarówno mieszkańców centrum, jak i przyjezdnych. **Dane empiryczne jednoznacznie potwierdzają, że społeczne oczekiwania wobec tej przestrzeni zmiernają w stronę większej przyjazności, komfortu i estetyki – a więc w kierunku modelu „ulicy do życia”, a nie wyłącznie „ulicy do przejazdu”.**

Z urbanistycznego punktu widzenia wnioski te wspierają koncepcję stopniowej transformacji ulicy Zwycięstwa w kierunku **miejskiego bulwaru – miejsca o wysokiej jakości przestrzeni publicznej, powiązanego funkcjonalnie z Rynkiem i dworcem, będącego katalizatorem ożywienia społeczno-gospodarczego śródmieścia Gliwic.** Wymaga to jednak nie tylko zmian fizycznych, lecz także wzmocnienia procesów komunikacji społecznej i partycypacji – tak, by proces modernizacji był odbierany jako wspólne przedsięwzięcie mieszkańców i władz miasta, a nie narzucona interwencja planistyczna.

**Zebrane dane potwierdzają, że 76% respondentów uważa wprowadzenie zmian na ulicy Zwycięstwa za konieczne, co stanowi silny społeczny mandat do działania.** Modernizacja ulicy powinna jednak uwzględniać różnorodne potrzeby – zarówno mieszkańców Śródmieścia, jak i użytkowników przyjeżdżających z innych części miasta czy okolicznych miejscowości. Wskazane jest, by proces przebudowy opierał się na zasadach zrównoważonego projektowania, łącząc kwestie estetyczne, funkcjonalne i społeczne.

Priorytetem dla dalszych działań planistycznych i projektowych powinno być wzmocnienie roli ulicy jako ciągu pieszego. **Analiza danych jednoznacznie wskazuje, że ulica Zwycięstwa pełni przede wszystkim funkcję przestrzeni pieszej** – zarówno komunikacyjnej, jak i rekreacyjnej. **Rekomenduje się więc wdrażanie rozwiązań zwiększających komfort i bezpieczeństwo poruszania się pieszych, takich jak poszerzenie chodników, zastosowanie przyjaznych materiałów nawierzchniowych, wydzielenie stref odpoczynku czy uporządkowanie ruchu kołowego.**



■ Fot. 3. Wywiady prowadzone w przestrzeni ulicy.

Kolejnym istotnym kierunkiem jest poprawa dostępności dla rowerzystów. Choć ruch rowerowy nie dominuje w badanej przestrzeni, jego obecność i postulaty użytkowników wskazują na potrzebę lepszej integracji tej grupy z systemem ulicznym. Wśród najczęściej powtarzających się postulatów znalazły się propozycje wyznaczenia ścieżki rowerowej oraz usunięcia torów z jezdni, które utrudniają bezpieczne poruszanie się jednośladów.

**Nie mniej istotna jest kwestia** zwiększenia udziału zieleni i miejsc do odpoczynku, **które były najczęściej wskazywanymi brakami w przestrzeni.** Wprowadzenie nowych nasadzeń drzew, krzewów i roślin sezonowych, a także montaż ławek, siedzisk i innych elementów małej architektury pozwoli poprawić mikroklimat ulicy, stworzyć miejsca chwilowego wytchnienia i podnieść jakość przestrzeni publicznej.

**W kontekście tożsamości ulicy Zwycięstwa szczególnie ważne jest** zachowanie jej walorów architektonicznych i funkcjonalnych. **Respondenci w sposób jednoznaczny doceniali istniejącą zabudowę,** dostępność usług oraz bliskość kluczowych punktów miejskich, takich jak Rynek, dworzec czy Urząd Miejski. Dlatego przekształcenia powinny być prowadzone w duchu „**modernizacji z szacunkiem dla kontekstu**” – wzmacniającej istniejące atuty, a nie je zacierającej.

Ostatni, lecz równie istotny wymiar rekomendacji dotyczy wspierania wydarzeń i aktywności kulturalnych. Ulica Zwycięstwa posiada potencjał stania się nie tylko osią komunikacyjną, lecz także ważnym miejscem spotkań, integracji społecznej i prezentacji działań kulturalnych. Respondenci pozytywnie oceniali dotychczasowe wydarzenia plenerowe i obecność elementów, takich jak rzeka, które budują unikalny klimat tego fragmentu miasta. Warto rozwijać ten potencjał poprzez animację kultury ulicznej, wspieranie inicjatyw lokalnych i czasowych interwencji artystycznych.

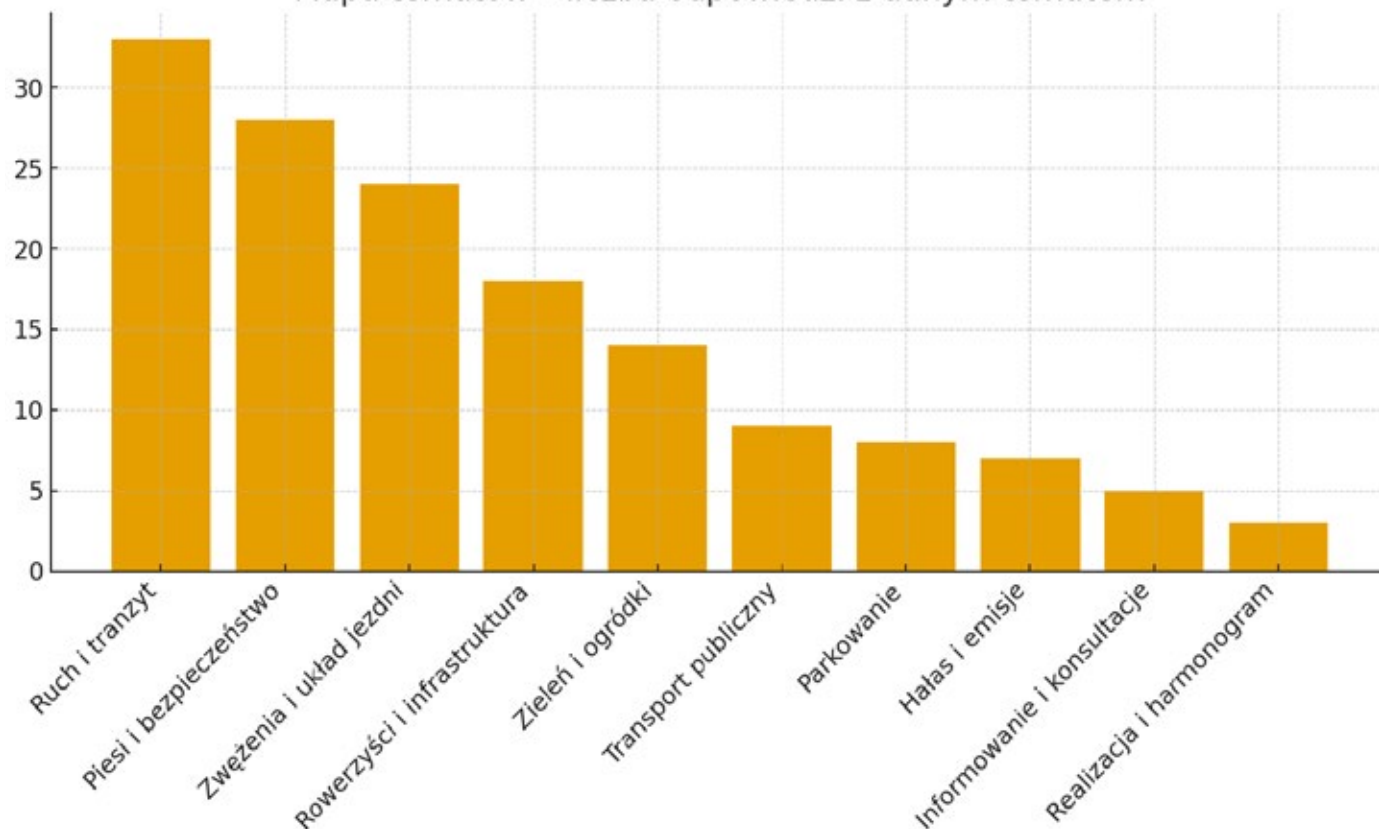
Podsumowując, ulica Zwycięstwa stoi przed szansą przekształcenia się w nowoczesną, wielofunkcyjną przestrzeń publiczną, która łączy wartości użytkowe, estetyczne i społeczne. Realizacja rekomendowanych działań – od wzmocnienia funkcji pieszych, przez zwiększenie zieleni, po rozwój aktywności kulturalnych – pozwoli nie tylko poprawić jakość życia w centrum Gliwic, ale także uczynić z ulicy Zwycięstwa wzorcowy przykład miejskiej transformacji opartej na współdziałaniu mieszkańców i empirycznych podstawach planowania.

## Opinie e-mailowe i kanały otwarte

W ramach analizy opinii mieszkańców zebranych w otwartych kanałach komunikacji – drogą e-mailową, telefoniczną oraz podczas rozmów bezpośrednich – przeanalizowano 47 zgłoszeń przestanych w okresie od 3 czerwca do 30 września 2025 roku. Pierwsze wiadomości dotyczyły ogólnych kwestii związanych z funkcjonowaniem ulicy Zwycięstwa, natomiast pierwsze opinie odnoszące się bezpośrednio do etapu prototypowania pojawiły się 17 czerwca 2025 roku. Otwartość przyjętej formuły zbierania głosów pozwoliła na to, by każdy zainteresowany mieszkaniec mógł wyrazić swoją opinię, nawet bez wypełniania ankiety, co znacząco poszerzyło zakres uzyskanych informacji i umożliwiło uchwycenie emocji oraz postaw, które nie zawsze ujawniają się w badaniach sformalizowanych.

Zgłoszenia napływały w sposób nierównomierny – największe natężenie aktywności mieszkańców odnotowano w tygodniu 16–22 czerwca 2025 roku, co zbiega się z okresem intensywnej komunikacji o projekcie pilotażowym. Z łącznej liczby 47 wiadomości 33 miały charakter negatywny, 7 neutralny, a 7 pozytywny. Struktura ta potwierdza, że w początkowej fazie wdrażania projektu przeważały emocje krytyczne, jednak obecność opinii pozytywnych i wyważonych świadczy o tym, że część mieszkańców dostrzegła potencjał zmian w zakresie poprawy funkcjonalności i jakości przestrzeni.

Mapa tematów - liczba odpowiedzi z danym tematem



Wykres 27. Mapa tematów zgłaszanych opinii e-mailowych i telefonicznych.

Najczęściej poruszane wątki dotyczyły ruchu i tranzytu (23 wypowiedzi), bezpieczeństwa pieszych (20) oraz zwężeń i układu jezdni (18). W dalszej kolejności pojawiały się kwestie infrastruktury rowerowej (12), zieleni i ogródków gastronomicznych (8) oraz pojedyncze odniesienia do parkowania, przystanków i organizacji transportu publicznego. Analiza współwystępowania tematów pokazuje, że dyskusje dotyczące zwężeń niemal zawsze łączyły się z refleksją nad bezpieczeństwem pieszych i płynnością ruchu, co podkreśla istotę kompleksowego podejścia do zmian w przestrzeni śródmiejskiej.

Spośród zgłoszeń wyłania się przede wszystkim troska o płynność ruchu samochodowego, zwłaszcza w godzinach szczytu, a także bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych. Wskazano na potrzebę wyraźnego rozdzielenia ruchu rowerowego od samochodowego, co zwiększyłoby bezpieczeństwo w newralgicznych punktach, takich jak skrzyżowania czy wąskie odcinki drogi z zachowanymi starymi torami tramwajowymi. Część uwag dotyczyła także estetyki przestrzeni – szczególnie tymczasowych elementów małej architektury i ogródków gastronomicznych. **Wypowiedzi mieszkańców ujawniają szerokie spektrum emocji: od zaniepokojenia i krytyki, po ciekawość, ekscytację oraz chęć aktywnego współtworzenia przestrzeni miejskiej.**

Analizując zebrane opinie w szerszym kontekście, można zauważyć, że **projekt pilotażowy wywołał żywą debatę społeczną, angażując mieszkańców w refleksję nad funkcją i jakością przestrzeni miejskiej – co było jednym z celów procesu prototypowania.** Stanowi on także okazję do identyfikacji kluczowych wyzwań – takich jak bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, płynność ruchu czy czytelność organizacji przestrzeni – które wymagają dalszych interwencji projektowych oraz klarownej komunikacji celów i efektów.

Wnioski płynące z analizy opinii podkreślają potrzebę transparentnej i przystępnej komunikacji z mieszkańcami, w której jasno przedstawiane będą powiązania między podejmowanymi decyzjami projektowymi a korzyściami dla użytkowników. Ważne jest, aby pokazywać, w jaki sposób zmiany wpływają na bezpieczeństwo pieszych, jakość przestrzeni publicznej oraz płynność ruchu, co zwiększa zrozumienie i akceptację proponowanych rozwiązań. Jednocześnie dane wskazują, że projektując infrastrukturę rowerową w centrum miasta, należy myśleć nie tylko o samej ulicy Zwycięstwa, ale o kompleksowej sieci tranzytowej łączącej dzielnicę, zapewniającej bezpieczne i wygodne połączenia pomiędzy różnymi częściami miasta. Równocześnie mieszkańcy wyraźnie sygnalizują potrzebę wzbogacenia przestrzeni o zieleni i elementy małej architektury, które zwiększają komfort pieszych, poprawiają estetykę oraz sprzyjają rekreacyjnemu i społecznemu wykorzystaniu ulicy.

Podsumowując, opinie napływające w otwartych kanałach komunikacji dostarczyły pełniejszego obrazu społecznego odbioru zmian i pozwoliły zidentyfikować obszary, w których warto interweniować zarówno w wymiarze funkcjonalnym, jak i komunikacyjnym. Analiza wykazała, że skuteczna przebudowa przestrzeni miejskiej wymaga nie tylko odpowiedniego projektowania infrastruktury, ale także systematycznego dialogu z mieszkańcami, który pozwala na wczesne identyfikowanie potencjalnych problemów, reagowanie na nie oraz budowanie społecznej akceptacji dla wdrażanych rozwiązań.

## Spotkanie konsultacyjne z Radą Dzielnicę Śródmieście

8 lipca 2025 roku odbyło się spotkanie Rady Dzielnicę Śródmieście z przedstawicielami Biura Urbanisty Miasta, którego celem było przedstawienie założeń pilotażowego projektu przekształcenia ulicy Zwycięstwa oraz zebranie opinii i potrzeb mieszkańców dotyczących jej obecnego funkcjonowania i planowanych zmian. Spotkanie wpisywało się w szerszy proces partycypacyjny, mający na celu aktywne włączenie lokalnej społeczności w planowanie przyszłego kształtu jednej z głównych ulic Śródmieścia.

Spotkanie przebiegało w dwóch etapach. W pierwszej części przedstawiciele Biura Urbanisty Miasta zaprezentowali projekt pilotażowy, omawiając jego cele, zakres testowanych rozwiązań oraz plany dotyczące kolejnych etapów. Druga część była sesją otwartą, w trakcie której mieszkańcy mogli zadawać pytania i zgłaszać uwagi dotyczące codziennego funkcjonowania ulicy Zwycięstwa, a także oczekiwań wobec jej przyszłej formy. Spotkanie zakończyło się możliwością wypełnienia ankiety, umożliwiającej dodatkowe wyrażenie opinii w bardziej uporządkowanej formie.

W trakcie dyskusji poruszano szereg zagadnień, które ujawniły różnorodne problemy i potrzeby społeczności lokalnej. W kontekście ruchu samochodowego mieszkańcy podkreślali, że ulica Zwycięstwa pełni funkcję przelotową, wynikającą m.in. z układu komunikacyjnego placu Piastów oraz ograniczeń skrętu z ul. Jagiellońskiej w ul. Dworcową. Wskazywano na konieczność wprowadzenia układu meandrującego przy wjeździe do Starówki, mającego ograniczyć przelotowy charakter ulicy, oraz na wpływ parkingu nad DTŚ, który generuje dodatkowy ruch przy wjeździe od ul. Dworcowej, podczas gdy wyjazd odbywa się wyłącznie przez ul. Zwycięstwa.

**Mieszkańcy zwracali uwagę na uciążliwość akustyczną** – ulica tworzy „studnię akustyczną”, co potęguje hałas generowany przez pojazdy, szczególnie motocykle, które nie są skutecznie spowalniane przez progi zwalniające. W związku z tym postulowano stosowanie nawierzchni ograniczających hałas

oraz dodatkowe mechanizmy kontroli prędkości, takie jak fotoradary, odcinkowy pomiar prędkości czy interaktywne tablice informacyjne.

Duże znaczenie mieszkańcy przypisywali zagadnieniom związanym z małą architekturą i zielenią. **Zwracano uwagę, że elementy małej architektury powinny być lokalizowane z dala od elewacji budynków, w sąsiedztwie zieleni, aby ograniczyć negatywne skutki hałasu i unoszącego się dymu papierosowego.** Jednocześnie zgłaszano oczekiwanie intensywnego zazielenienia ulicy, w tym nasadzeń drzew wysokich i niskich, co pozwoliłoby zwiększyć komfort pieszych oraz estetykę przestrzeni.

W zakresie funkcji usługowych ulicy mieszkańcy **postulowali rozwój oferty komplementarnej wobec galerii handlowych, obejmującej wysokiej jakości sklepy, a nie tylko gastronomię.** Pojawiły się także propozycje ulg w dzierżawie pasa drogowego pod ogródki letnie oraz sugestia przeprowadzenia analizy dotyczącej lokalizacji lokali mieszkalnych i wynajmowanych, w celu lepszego dopasowania funkcji ulicy do potrzeb mieszkańców i użytkowników.

W kwestiach komunikacji publicznej mieszkańcy nie wyrażali potrzeby powrotu tramwaju, rekomendując alternatywę **w postaci małych autobusów w stylu zabytkowym obsługujących trasę Rynek – Dworzec PKP,** co mogłoby wprowadzić element wartości dodanej i atrakcyjności przestrzeni. Ponadto zgłoszono uwagi dotyczące infrastruktury technicznej i dostępności – m.in. **konieczność zapewnienia bram przejazdowych na podwórka po obu stronach ulicy oraz zapewnienia odpowiednich wejść ewakuacyjnych dla budynków, których dziedzińce są zamknięte.**

Spotkanie ujawniło również zainteresowanie mieszkańców spoza ulicy Zwycięstwa, w tym szczególnie mieszkańców ul. Plebańskiej, co wskazuje na potrzebę organizacji dodatkowych konsultacji dla mieszkańców Starówki, aby objąć procesem partycypacyjnym szerszy obszar lokalnej społeczności.

Wyniki ankiet i komentarzy uczestników spotkania wskazują na silne poparcie dla zmian zwiększających bezpieczeństwo pieszych, wprowadzających spowolnienie ruchu samochodowego, intensywną zielen oraz różnorodne funkcje usługowe. Wśród najczęściej pojawiających się opinii można wymienić: **konieczność wprowadzenia układu meandrującego, potrzebę fotoradarów i kontroli prędkości, rozwój kawiarni i atrakcyjnych lokali, propozycję zabytkowych autobusów łączących Rynek z dworcem oraz wskazanie na konieczność współpracy z właścicielami lokali w celu dbania o estetykę i funkcje ulicy.**

Na podstawie przebiegu spotkania i zgłoszonych uwag można sformułować wnioski wskazujące na duże zaangażowanie społeczności lokalnej oraz istotne potrzeby w obszarach bezpieczeństwa, komfortu przestrzeni i funkcjonalności usługowej. W ramach rekomendacji na dalsze etapy procesu pilotażowego zaleca się przede wszystkim: **priorytetowe projektowanie przestrzeni pod kątem ruchu pieszego i komfortu pieszych,** zapewnienie **dużej ilości zieleni wysokiej i niskiej oraz odpowiedniego rozmieszczenia elementów małej architektury z uwzględnieniem lokalizacji mieszkań,** projektowanie infrastruktury rowerowej nie w samej ulicy Zwycięstwa, lecz w systemie tranzytu łączącego dzielnice, zapewniającego bezpieczne i wygodne połączenia między różnymi częściami miasta, a także współpracę z lokalnymi przedsiębiorcami w zakresie programu ożywienia usługowego ulicy. Dodatkowo należy zwrócić szczególną uwagę na kwestie hałasu, jego ograniczania oraz systematycznego gromadzenia odpadów i organizacji ich odbioru, co ma kluczowe znaczenie dla komfortu mieszkańców i jakości przestrzeni publicznej w centralnym obszarze miasta.



■ Fot. 4. Spotkanie z Radą Dzielnicy Śródmieście.

## Spotkanie konsultacyjne z przedsiębiorcami

9 września 2025 roku w siedzibie Centrum 3.0 przy ulicy Studziennej 6 w Gliwicach odbyło się spotkanie konsultacyjne poświęcone planowanej przebudowie ulicy Zwycięstwa. Organizatorem wydarzenia było Biuro Urbanisty Miasta we współpracy z Centrum 3.0. W spotkaniu uczestniczyło piętnastu przedstawicieli różnych środowisk, w tym reprezentanci Biura Urbanisty Miasta, Wydziału Komunikacji i Promocji Społecznej UM, pełnomocnik ds. przedsiębiorców oraz lokalni przedsiębiorcy prowadzący działalność przy ulicy Zwycięstwa.

Głównym celem spotkania było zebranie opinii, potrzeb i obaw przedsiębiorców w kontekście przygotowywanej inwestycji, a także zaprezentowanie wizji rozwoju przestrzeni ulicy oraz możliwości jej aktywizacji. Spotkanie miało charakter warsztatowy i stanowiło istotny element szerszego procesu konsultacyjnego, w którym szczególną uwagę poświęcono roli sektora prywatnego w tworzeniu atrakcyjnej, przyjaznej i funkcjonalnej przestrzeni miejskiej.

Pierwsza część spotkania miała charakter prezentacyjny. Przedstawiciele Biura Urbanisty Miasta zaprezentowali dotychczasowe działania związane z prototypowaniem przestrzeni, zastosowane metody badawcze oraz pierwsze wnioski wynikające z pilotażowych działań. Następnie przedstawiono wizję rozwoju ulicy Zwycięstwa, obejmującą m.in. plany budowy parkingów wielopoziomowych, zagospodarowania bulwarów rzeki Kłodnicy, rewitalizacji Ruin Teatru Victoria oraz uporządkowania i modernizacji przestrzeni publicznych, w tym placu przed Urzędem Miejskim i placu Inwalidów Wojennych.

Druga część spotkania miała charakter warsztatowy i skupiła się na bezpośredniej dyskusji pomiędzy przedstawicielami miasta a przedsiębiorcami. Rozmowa dotyczyła codziennego funkcjonowania działalności gospodarczej przy ul. Zwycięstwa oraz wyzwań związanych z planowaną przebudową. Przedsiębiorcy podnosili przede wszystkim kwestie związane z **wywozem odpadów i porządkiem w przestrzeni publicznej, zapewnieniem odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla klientów oraz dostępem do lokali w trakcie robót budowlanych**. Odwoływano się przy tym do doświadczeń z okresu budowy Drogowej Trasy Średnicowej, kiedy to zamknięcie ulicy znacząco utrudniało prowadzenie działalności. Zwracano uwagę na potrzebę wcześniejszego i pełnego informowania przedsiębiorców o harmonogramie prac, aby mogli odpowiednio przygotować działania operacyjne i finansowe.



■ Fot. 5. Spotkanie z przedsiębiorcami z ul. Zwycięstwa.

Podczas dyskusji poruszono także zagadnienia związane z etapowaniem inwestycji, funkcjonowaniem transportu publicznego, możliwością **wyznaczenia przestrzeni dla food trucków w ramach pilotażu, a także potencjał tworzenia przestrzeni coworkingowych w rejonie ulicy Zwycięstwa**. Zgłaszano również postulaty dotyczące utrzymania czystości, zapewnienia nieprzerwanego dojazdu i obsługi budynków oraz **precyzyjnego określenia przewidywanej długości całego procesu inwestycyjnego**.

Najważniejsze wnioski zgłoszone przez przedsiębiorców koncentrowały się na kilku kluczowych obszarach. **Wskazywano na potrzebę zwiększenia ruchu pieszego na ulicy oraz intensyfikacji promocji ul. Zwycięstwa jako atrakcyjnego miejsca zarówno dla mieszkańców, jak i odwiedzających**. Istotne było także zapewnienie stałego i łatwego dostępu do lokali usługowych i handlowych w trakcie przebudowy. Jednocześnie przedsiębiorcy wyrażali obawy dotyczące możliwego spadku obrotów w czasie realizacji inwestycji, niewystarczającej liczby miejsc parkingowych oraz braku jednoznacznych zasad dotyczących sprzątnięcia ulicy, której właścicielem jest miasto. Pojawiały się również pomysły wprowadzenia alternatywnych rozwiązań transportowych – w tym rozwoju transportu publicznego, poprawy warunków mobilności pieszej i rowerowej – mających na celu przyciągnięcie klientów.

Podczas spotkania przedsiębiorcy podkreślali, że kluczowym ryzykiem jest możliwość wydłużenia przebudowy, co mogłoby poważnie zagrozić stabilności finansowej prowadzonych działalności, oraz niedostateczna komunikacja z miastem w trakcie realizacji inwestycji. W ocenie uczestników istotne jest utrzymanie bieżącego kontaktu z przedsiębiorcami, zapewnienie im pełnej informacji o harmonogramie prac oraz gwarancja nieprzerwanego dostępu do lokali i ich bieżącej obsługi.

Przedstawiciele Biura Urbanisty Miasta odwołali się również do przykładów dobrych praktyk stosowanych w innych ośrodkach. Wskazano doświadczenia Warszawy, gdzie współpraca miasta z sektorem prywatnym przy rewitalizacji Soho Factory pozwoliła na ożywienie tkanki gospodarczej i społecznej. Omówiono także rozwiązania funkcjonujące w Krakowie i Wrocławiu, w których organizacja dostaw w strefach wyłączonych z ruchu samochodowego pozwoliła pogodzić interesy przedsiębiorców z potrzebą tworzenia przestrzeni przyjaznych pieszym. Przedstawiono również przykłady europejskie dotyczące nowoczesnych systemów wywozu odpadów oraz organizacji logistyki w centrach miast, podkreślając znaczenie kompleksowego podejścia do infrastruktury usługowej i utrzymania czystości.

Podsumowując spotkanie, przedstawiciele miasta zadeklarowali, że wszystkie prace będą prowadzone z poszanowaniem interesów przedsiębiorców. Miasto zobowiązało się do **wcześniejszego informowania o rozpoczęciu robót budowlanych, tak aby przedsiębiorcy mogli dostosować swoje działania i minimalizować koszty wynikające z utrudnień**. Zapewniono również, że przez cały okres realizacji inwestycji dostęp do lokali oraz ich bieżąca obsługa będą utrzymane. Wskazano na potrzebę realizacji działań pilotażowych w przestrzeni ulicy, pozwalających testować proponowane rozwiązania i elastycznie je dostosowywać do potrzeb użytkowników. Przedsiębiorcy, którzy pozostawili swoje dane kontaktowe, będą informowani na bieżąco o kolejnych etapach inwestycji i w razie potrzeby zapraszani na kolejne spotkania konsultacyjne. Spotkanie potwierdziło duże zainteresowanie lokalnych przedsiębiorców planowaną przebudową ulicy Zwycięstwa oraz ich aktywny udział w procesie konsultacyjnym, a zgłoszone postulaty, obawy i propozycje stanowią cenny wkład w dalsze prace projektowe i opracowanie szczegółowych rozwiązań towarzyszących inwestycji.

# Spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami

Spotkanie konsultacyjne zorganizowane 23 września 2025 roku w Centrum 3.0 przy ul. Studziennej 6 stanowiło kluczowy etap dialogu społecznego dotyczącego przebudowy ulicy Zwycięstwa. W wydarzeniu, przygotowanym przez Biuro Urbanisty Miasta we współpracy z Centrum 3.0, uczestniczyło pięćdziesięciu mieszkańców, przedstawiciele Urzędu Miejskiego, radni Rady Miasta oraz reprezentanci lokalnych środowisk społecznych. Celem spotkania było przedstawienie dotychczasowych wyników procesu prototypowania urbanistycznego, zaprezentowanie planów miasta oraz zebranie opinii i postulatów mieszkańców.

W części prezentacyjnej przybliżono ideę prototypowania jako narzędzia umożliwiającego testowanie różnych wariantów organizacji przestrzeni w rzeczywistych warunkach, co pozwala lepiej zrozumieć potrzeby użytkowników i ocenić efekty planowanych zmian. Przedstawiono trzy układy zawężeń ulicy – meandrujący, jednostronny i obustronny – oraz pokazano przykłady podestów z elementami małej architektury, które służyły do sprawdzenia potencjału nowej aranżacji przestrzeni publicznej. Podkreślono, że celem projektowania jest odzyskanie reprezentacyjnego charakteru ulicy Zwycięstwa i przekształcenie jej w miejsce przyjazne mieszkańcom, pełne zieleni, usług i życia społecznego, przy jednoczesnym poszanowaniu jej funkcji komunikacyjnych.

Dyskusja, która nastąpiła po części prezentacyjnej, miała dynamiczny charakter i ujawniła szerokie spektrum opinii. **Jednym z najczęściej poruszanych tematów była kwestia hałasu i uciążliwości generowanych przez ruch samochodowy.** Mieszkańcy wskazywali na problem nadmiernego hałasu, zwłaszcza w godzinach nocnych, wywoływanego przez pojazdy z przerobionymi układami wydechowymi. Podkreślano, że mimo istniejących ograniczeń prędkości i zastosowanych progów zwalniających, problem nie został rozwiązany. W tym kontekście postulowano wprowadzenie rozwiązań infrastrukturalnych, takich jak wyniesione fragmenty jezdni czy inteligentne progi reagujące na prędkość, a także działań edukacyjnych skierowanych do kierowców.

Kolejnym istotnym tematem był transport publiczny. Mieszkańcy zwracali uwagę na nieadekwatność taboru autobusowego – zwłaszcza linii A4 – względem nowej skali ulicy. Pojawiły się postulaty wprowadzenia mniejszych, niskoemisyjnych lub elektrycznych pojazdów, które lepiej wpisywałyby się w charakter centralnej przestrzeni miejskiej. Wskazywano również na konieczność zapewnienia swobodnego przejazdu dla służb ratunkowych przy ewentualnym zawężeniu jezdni.

Znaczną część dyskusji poświęcono kwestiom organizacji ruchu. Część mieszkańców postulowała wprowadzenie ruchu jednokierunkowego lub nawet całkowitego wyłączenia ulicy z ruchu samochodowego, inni natomiast podkreślali rolę ul. Zwycięstwa jako głównej osi komunikacyjnej, istotnej m.in. dla dojazdu do Instytutu Onkologii. Uczestnicy zwracali uwagę, że ograniczenie ruchu wymaga równoczesnego wskazania alternatywnych tras tranzytowych, co powinno być elementem szerszej strategii mobilności w centrum miasta.

Ważnym wątkiem rozmów była również infrastruktura rowerowa. Wskazywano na brak spójnej sieci w Śródmieściu oraz trudności z bezpiecznym poruszaniem się w strefach współdzielonych. Jednocześnie podkreślano, że rozwój infrastruktury rowerowej w centrum powinien służyć przede wszystkim tranzytowi między dzielnicami, a nie prowadzeniu ścieżek bezpośrednio wzdłuż ulicy Zwycięstwa, gdzie konflikt przestrzenny z pieszymi byłby nieunikniony. W tym kontekście rekomendowano podejście systemowe, obejmujące cały układ komunikacyjny Śródmieścia.

Część dyskusji dotyczyła również kwestii estetyki, funkcji i tożsamości przestrzeni. Pojawiły się głosy o **potrzebie przywrócenia ulicy reprezentacyjnego charakteru poprzez uporządkowanie reklam, wprowadzenie spójnego systemu identyfikacji wizualnej oraz stworzenie wytycznych dla ogródków gastronomicznych**. Mieszkańcy postulowali aktywizację przestrzeni poprzez rozwój usług, gastronomii i wydarzeń kulturalnych, które mogłyby uczynić ulicę bardziej atrakcyjną społecznie. Jednocześnie wskazywano na konieczność przeciwdziałania negatywnym zjawiskom społecznym, takim jak gromadzenie się osób spożywających alkohol w przestrzeni publicznej, co wymaga zarówno działań projektowych, jak i programów społecznych.

Podsumowując, spotkanie potwierdziło, że ulica Zwycięstwa jest przestrzenią o wyjątkowej złożoności, wymagającą delikatnego balansowania pomiędzy różnorodnymi potrzebami użytkowników. Mieszkańcy, mimo odmiennych opinii, byli zgodni co do tego, że zmiany są konieczne i niezbędne, by ulica mogła sprostać współczesnym wyzwaniom. Przyszły projekt powinien łączyć funkcje reprezentacyjne, społeczne i handlowe z potrzebą zachowania dostępności komunikacyjnej. Szczególną uwagę należy poświęcić kwestii hałasu oraz sposobom gromadzenia i odbioru odpadów, które w warunkach intensywnego użytkowania przestrzeni śródmiejskiej mają kluczowe znaczenie dla jakości życia mieszkańców.

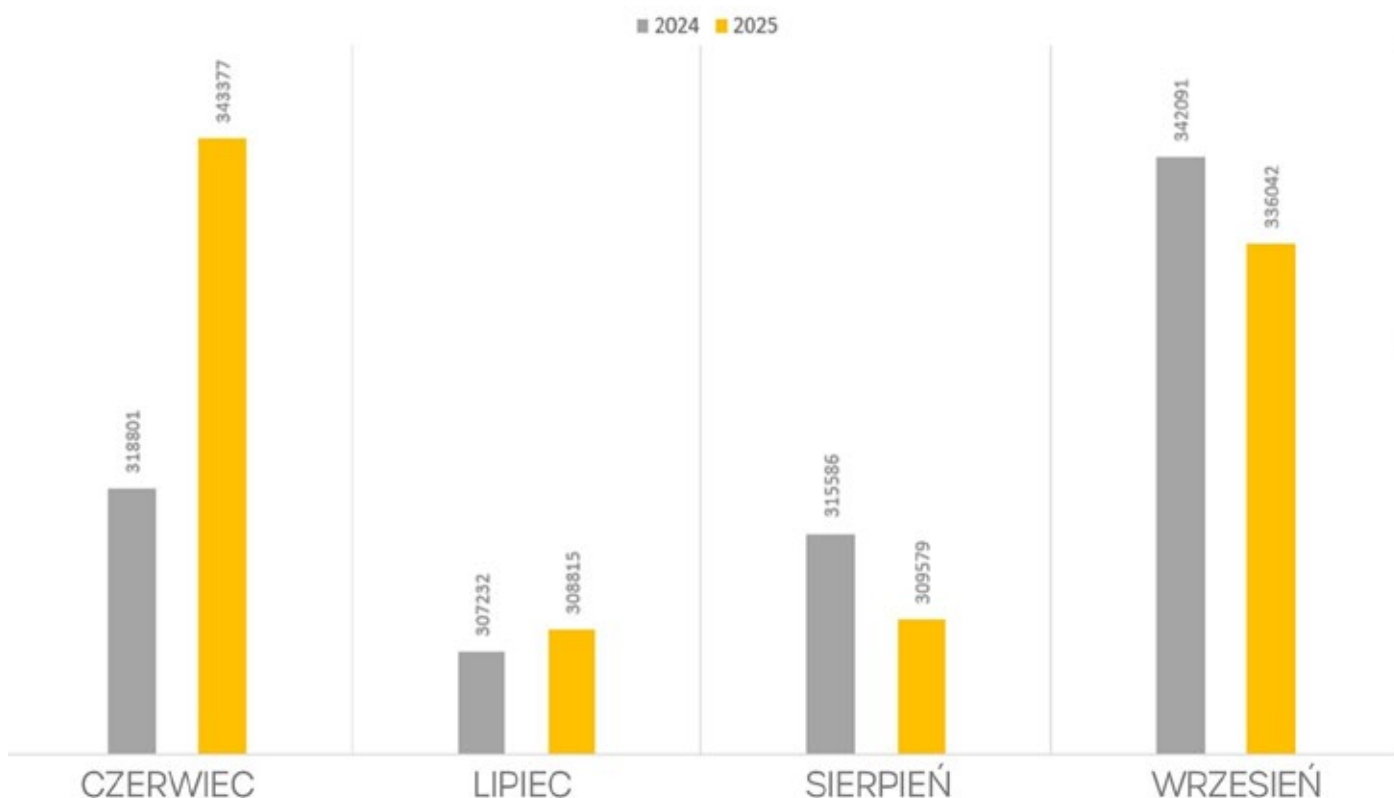


■ Fot. 6. Spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami Gliwic.

# Analiza danych technicznych i pomiarowych

Analiza natężenia ruchu drogowego w śródmieściu Gliwic w okresie od czerwca do września 2024 i 2025 roku pozwala zidentyfikować zauważalne zmiany w zachowaniach transportowych użytkowników po wprowadzeniu elementów prototypowania na ulicy Zwycięstwa. Kluczowym punktem odniesienia jest skrzyżowanie Zwycięstwa – Wyszyńskiego, stanowiące centralny węzeł komunikacyjny tej części miasta.

## NATĘŻENIE RUCHU NA SKRZYŻOWANIU ZWYCIĘSTWA - WYSZYŃSKIEGO



■ Wykres 28. Natężenie ruchu na skrzyżowaniu Zwycięstwa – Wyszyńskiego.

W czerwcu 2025 roku odnotowano nieco wyższe natężenie ruchu niż w czerwcu 2024 roku (343 377 wobec 318 801 pojazdów). Należy jednak podkreślić, że elementy prototypowania wprowadzono dopiero w drugiej połowie miesiąca, dlatego dane te nie odzwierciedlają jeszcze w pełni efektów zmian organizacyjnych. W kolejnych miesiącach, gdy prototyp funkcjonował już w pełnym zakresie, widoczny jest stopniowy spadek natężenia – w lipcu 2025 r. przejechało 308 815 pojazdów (niemal identycznie jak w 2024 r. – 307 232), natomiast w sierpniu 2025 r. – 309 579 pojazdów wobec 315 586 w roku poprzednim. We wrześniu 2025 r. ruch wyniósł 336 042 pojazdy, co oznacza spadek względem września 2024 r. (342 091). W ujęciu trendowym można więc zauważyć, że po początkowym okresie nieznacznie wyższego ruchu w czerwcu, **natężenie ustabilizowało się na poziomie nieco niższym niż przed wprowadzeniem zmian.**

Oznacza to, że część kierowców zrezygnowała z traktowania ulicy Zwycięstwa jako korytarza przelotowego przez centrum miasta. Wskazuje to na pierwsze efekty projektowe prototypowania – zmiana organizacji i zawężenie przekroju ulicy zaczęły ograniczać ruch tranzytowy, kierując go w stronę innych tras. Proces ten, choć w początkowej fazie, jest czytelny i stanowi zapowiedź transformacji funkcji ulicy z arterii komunikacyjnej w przestrzeń miejskiego bulwaru.

Dane ze skrzyżowania ulic Zwycięstwa – Bohaterów Getta Warszawskiego potwierdzają tę tendencję. W czerwcu 2025 roku odnotowano wzrost ruchu (490 051 wobec 475 450 pojazdów w 2024 r.), co można wiązać z adaptacją kierowców do nowej organizacji ruchu i przejściowym poszukiwaniem alternatywnych tras. W kolejnych miesiącach (lipiec–sierpień) ruch wyraźnie malał, stabilizując się na poziomie niższym niż w 2024 roku, a we wrześniu 2025 roku osiągnął wartości zbliżone do roku poprzedniego. Sugeruje to, że użytkownicy stopniowo przyzwyczajali się do nowego układu, a zmiany w ruchu zaczęły się równoważyć w obrębie śródmiejskiego systemu drogowego.

Jeszcze bardziej złożony obraz wyłania się z analizy skrzyżowania Dworcowa – Strzody – Wyszyńskiego, które pełni rolę realnej alternatywy dla przejazdu przez ulicę Zwycięstwa. Wg danych z 2025 roku natężenie ruchu od strony ulic Zwycięstwa i dworca utrzymuje się na poziomie zbliżonym lub nieco niższym niż w 2024 r., natomiast wzrosło w relacjach od strony placu Piastów i ul. Toszeckiej. Zjawisko to może oznaczać częściowe omijanie ścisłego centrum przez kierowców, którzy zaczęli wybierać ciągi o bardziej obwodnicowym charakterze. Warto jednak zauważyć, że wzrost natężenia od strony ul. Toszeckiej i placu Piastów mógł być również pośrednio związany z rozpoczęciem prac drogowych w dzielnicy Łąbędy, co wpłynęło na zmianę środka ciężkości ruchu w całym mieście. Aby jednoznacznie potwierdzić tę zależność, konieczna byłaby analiza powiązań komunikacyjnych w całej sieci drogowej Gliwic.

W świetle tych danych można stwierdzić, że zauważalny jest początek procesu zmiany charakteru ruchu w centrum miasta. Ulica Zwycięstwa przestaje pełnić funkcję tranzytową, a wprowadzony prototyp i fizyczne ograniczenia przejazdu pozwalają kształtować nowe nawyki mobilności. Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w Śródmieściu nie prowadzi do jego paraliżu, lecz do bardziej równomiernego rozłożenia w sieci miejskiej.

Podsumowując, wyniki analizy potwierdzają, że prototypowanie przyniosło pierwsze mierzalne efekty w kierunku przekształcenia ulicy Zwycięstwa w bardziej lokalny, spokojny trakt śródmiejski. Zmiana przekroju jezdni i priorytetyzacja ruchu pieszego sprzyjają dalszemu ograniczaniu tranzytu. W kolejnych etapach rekomenduje się utrzymanie obserwacji ruchu oraz projektowanie infrastruktury rowerowej nie w samej ulicy Zwycięstwa, lecz w ramach spójnego układu śródmiejskiego, zapewniającego wygodne połączenia między dzielnicami.

Ponadto analiza natężenia ruchu na **ulicach otaczających ulicę Zwycięstwa wskazuje, że nie nastąpiły na nich żadne utrudnienia** związane z ograniczeniem ruchu na badanej ulicy.



■ Fot. 7. Warsztaty z planowania zagospodarowania ul. Zwycięstwa.

# Analiza materiałów

---

Analiza zebranego materiału obejmuje całość danych pozyskanych w toku pilotażowego przekształcania ulicy Zwycięstwa w Gliwicach oraz towarzyszących mu działań partycypacyjnych prowadzonych w okresie od czerwca do września 2025 roku. Celem analizy jest uzyskanie pogłębionego obrazu społecznych i funkcjonalnych reakcji na wprowadzone zmiany przestrzenne oraz zidentyfikowanie czynników sprzyjających bądź ograniczających akceptację społeczną dla przyszłej przebudowy ulicy.

W ramach opracowania wykorzystano wyniki ankiety internetowej, stanowiącej podstawę ilościowej oceny postaw i preferencji użytkowników, wywiady terenowe prowadzone w miesiącach letnich, które dostarczyły danych jakościowych o doświadczeniach użytkowników w przestrzeni pilotażowej, a także korespondencję napływającą kanałami otwartymi – e-mailowo i telefonicznie – umożliwiającą spontaniczne wyrażanie opinii także osobom, które nie uczestniczyły w badaniach formalnych. Materiał uzupełniają notatki i protokoły ze spotkań z interesariuszami, obejmujące konsultacje z mieszkańcami, przedsiębiorcami oraz Radą Dzielnicy Śródmieście, a także dane techniczne i obserwacje ruchowe, pozwalające na ilościową ocenę zmian w natężeniu ruchu i identyfikację nowych wzorców zachowań komunikacyjnych.

**Tak zdefiniowany, wielokanałowy zbiór materiałów stanowi solidną podstawę do przeprowadzenia triangulacji źródeł, czyli weryfikacji wniosków poprzez porównanie deklaracji uczestników z rzeczywistymi zachowaniami oraz obiektywnymi pomiarami terenowymi.** Dzięki temu możliwe jest uzyskanie wiarygodnego obrazu społeczno-urbanistycznych skutków pilotażu i ograniczenie ryzyka błędów interpretacyjnych. Materiał został uporządkowany w układzie logicznym odpowiadającym sprawdzonym standardom raportowania dla projektów miejskich o charakterze śródmiejskim, co pozwala na czytelne zestawienie wyników ilościowych, jakościowych i wniosków syntetycznych w spójną strukturę analityczną.

Wyniki analizy należy rozpatrywać w kontekście uruchomionych w czerwcu 2025 roku rozwiązań tymczasowych, obejmujących trzy testowane warianty geometrii ulicy: jednostronny, dwustronny oraz meandrujący. Zmianom w przekroju jezdni towarzyszyło wprowadzenie programu przestrzeni publicznej umożliwiających realizację ogródków gastronomicznych, mebli miejskich oraz stref aktywności. Działania te umożliwiły przetestowanie przyszłych funkcji ulicy w warunkach zbliżonych do docelowych, w tym sposobu użytkowania przestrzeni przez różne grupy: pieszych, kierowców, rowerzystów, przedsiębiorców i mieszkańców.

Równoległość interwencji infrastrukturalnych i programowych stworzyła efekt synergii, istotny z punktu widzenia interpretacji zarówno wskaźników ruchowych, jak i ocen społecznych. Obserwacje wykazały, że zmiany w organizacji ruchu, percepcji bezpieczeństwa i jakości przestrzeni publicznej są ze sobą ściśle powiązane, tworząc spójny system wzajemnych zależności. Z tego względu analiza prowadzona była z założeniem badania nie tylko poszczególnych elementów interwencji, ale także ich współdziałania i wpływu na ogólny odbiór przestrzeni.

Przyjęte podejście umożliwia kompleksowe spojrzenie na projekt, obejmujące zarówno wymiar funkcjonalny i komunikacyjny, jak i społeczny oraz estetyczny. W ten sposób uwidaczniają się relacje między geometrią ulicy, porządkiem organizacyjnym a atrakcyjnością parterów i przestrzeni publicznej, co pozwala nie tylko zrozumieć reakcje mieszkańców na wprowadzone zmiany, ale także uchwycić procesy adaptacji społecznej i przestrzennej zachodzące w czasie testowania nowego modelu ulicy Zwycięstwa.

## Analiza ilościowa

Analiza ilościowa obejmowała dane pochodzące z dwóch kluczowych źródeł: ankiety internetowej oraz pomiarów natężenia ruchu w centrum miasta. W badaniu uczestniczyło kilka tysięcy osób reprezentujących zróżnicowane grupy użytkowników ulicy Zwycięstwa – pieszych, kierowców, rowerzystów i pasażerów transportu publicznego (TPZ). Najliczniejszą grupę stanowili mieszkańcy w wieku 31–45 lat (44,3%), co wskazuje na wysokie zaangażowanie osób aktywnych zawodowo, często korzystających z ulicy w celach codziennych. Kolejną grupę stanowili młodzi mieszkańcy w wieku 18–30 lat (32%), co potwierdza zainteresowanie tematyką miejską wśród młodszych pokoleń. W strukturze płciowej odnotowano 44,6% kobiet oraz 53,7% mężczyzn. Większość respondentów (62%) korzystała z ulicy codziennie lub kilka razy w tygodniu, co wskazuje, że próba obejmuje głównie użytkowników bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem przestrzeni.

Wyniki ankiety pozwoliły zidentyfikować pięć głównych obszarów interwencji uznanych przez mieszkańców za priorytetowe.

- Po pierwsze, kwestie parkowania, płynności ruchu i dostaw – w tym wprowadzenie alternatyw dla parkowania na Zwycięstwa (aprobata dla parkingu wielopoziomowego przy dworcu), miejsc krótkiego postoju oraz okien czasowych dla zaopatrzenia.
- Po drugie, bezpieczeństwo pieszych – szczególnie potrzebę wyniesionych przejść, azyli lub skrócenia odległości między krawędziami jezdni.
- Po trzecie, transport rowerowy i publiczny – oczekiwanie spójnej, ciągłej trasy rowerowej łączącej Rynek z dworcem oraz wprowadzenia infrastruktury towarzyszącej (stojaki, priorytety TPZ).
- Po czwarte, zieleni i komfort – postulaty sadzenia drzew w gruncie, rozmieszczenia ławek, poidelek z wodą pitną i uporządkowania estetyki ulicy.
- Po piąte, torowisko i nawierzchnia – wskazanie potrzeby likwidacji nieczynnych torów tramwajowych i zapewnienia równej, bezpiecznej powierzchni dla wszystkich użytkowników.

W analizie struktury odpowiedzi zauważono wyraźne różnice między grupami respondentów. Piesi, rowerzyści i użytkownicy TPZ częściej wskazywali wariant dwustronnego zawężenia jako najbardziej funkcjonalny i czytelny, natomiast kierowcy preferowali rozwiązania gwarantujące utrzymanie rotacji miejsc postojowych i możliwość realizacji dostaw. Osoby młodsze (18–45 lat) akcentowały potrzebę zieleni i spójności sieci pieszo-rowerowej, natomiast starsi (46+) częściej zwracali uwagę na kwestie komfortu, obecności ławek, oświetlenia i bezpieczeństwa dojścia. Różnice ze względu na płeć były umiarkowane, choć kobiety nieco częściej podkreślały znaczenie bezpieczeństwa pieszych.

Oceny wariantów projektowych zbierano w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę zdecydowanie negatywną, a 5 – zdecydowanie pozytywną. Analiza wykazała, że w pierwszych dniach ankiety dominowały reakcje negatywne – tzw. fala startowa – typowa dla projektów miejskich, w których zmiany są jeszcze mało zrozumiałe społecznie. W kolejnych tygodniach liczba ocen pozytywnych systematycznie rosła, co potwierdza proces osvajania się mieszkańców z ideą prototypowania. Zastosowanie analizy wrażliwości (tzw. *trimmed mean*, czyli analizy bez ocen skrajnych „1”) ujawniło istotny proces stabilizacji opinii. Wariant dwustronny utrzymał dominującą pozycję również po odrzuceniu skrajności, co potwierdza jego równowagę funkcjonalną i potencjał pogodzenia potrzeb różnych grup użytkowników.

Równoległe z badaniem ankietowym prowadzono pomiary natężenia ruchu i analitykę wideo w rejonie pilotażu. Dane pochodziły z systemów miejskich oraz obserwacji terenowych zespołu badawczego. W analizie zidentyfikowano kilka istotnych trendów. Po pierwsze, zauważono spadek prędkości pojazdów w obszarze pilotażu, bez pogorszenia płynności ruchu – efekt wynikający z zawężeń i elementów uspokojenia. Po drugie, odnotowano wzrost natężenia ruchu.

Połączenie wyników ankiety i pomiarów ruchowych pozwoliło na spójną interpretację danych ilościowych – wzrost aktywności pieszej i stabilizacja ocen pozytywnych w czasie potwierdzają, że mieszkańcy stopniowo adaptowali się do nowego sposobu funkcjonowania ulicy. Analiza ilościowa, uzupełniona o dane jakościowe, dostarczyła wiarygodnych przesłanek do formułowania rekomendacji projektowych i organizacyjnych dla przyszłej przebudowy ulicy Zwycięstwa, wskazując jednocześnie, które rozwiązania mają największy potencjał akceptacji społecznej w dłuższej perspektywie.

## Analiza jakościowa

Analiza jakościowa obejmowała interpretację wypowiedzi, obserwacji terenowych oraz materiałów pozyskanych z otwartych kanałów komunikacji – w tym korespondencji e-mailowej, komentarzy w formularzach konsultacyjnych, notatek ze spotkań z interesariuszami i wywiadów prowadzonych bezpośrednio w przestrzeni ulicy. Celem tej części badań było rozpoznanie nie tylko opinii, lecz także motywacji, emocji i doświadczeń użytkowników w relacji do ulicy Zwycięstwa. Analizę przeprowadzono w ujęciu tematycznym, pozwalającym uchwycić zarówno dominujące wątki, jak i napięcia pomiędzy grupami interesariuszy.

Rozmowy prowadzone bezpośrednio na ulicy Zwycięstwa pozwoliły uchwycić sposób, w jaki mieszkańcy i użytkownicy doświadczają przestrzeni w codziennym życiu. Najczęściej powtarzały się postulaty dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów, likwidacji nieczynnych torów tramwajowych, zwiększenia udziału zieleni i miejsc odpoczynku, zachowania walorów architektonicznych i tożsamości miejsca oraz rozwijania funkcji kulturalnych i wydarzeń miejskich. W wypowiedziach często pojawiała się idea „modernizacji z poszanowaniem kontekstu” – potrzeba unowocześnienia ulicy bez utraty jej historycznego charakteru. Silnie akcentowano znaczenie zieleni w budowaniu mikroklimatu i estetyki, a także rolę małej architektury – ławek, pergoli, siedzisk i poidełek – w codziennym użytkowaniu przestrzeni.

Respondenci podkreślali również znaczenie czytelnej geometrii ulicy i uspokojenia ruchu. Wskazywano, że niekontrolowany tranzyt samochodowy obniża komfort przebywania w przestrzeni i zagraża pieszym. Pojawiły się sugestie wprowadzenia rozwiązań typu „meander” przy wjazdach do Starówki, które wymuszałyby redukcję prędkości i ograniczały ruch przelotowy.

Analiza opinii przekazywanych drogą e-mailową oraz w formularzach konsultacyjnych ujawniła wysoki poziom zaangażowania emocjonalnego mieszkańców. Wypowiedzi często miały charakter osobisty i pełen troski o przyszły wygląd oraz funkcjonalność ulicy. Obok głosów krytycznych pojawiało się wiele konstruktywnych propozycji, a ton większości korespondencji można określić jako „zaangażowany, ale oczekujący wyjaśnienia intencji miasta”.

Najczęściej powtarzające się wątki dotyczyły potrzeby lepszej komunikacji ze strony władz miejskich – w szczególności wyjaśniania celów i etapów wprowadzanych zmian. Wielu mieszkańców oczekiwało także spójnej sieci rowerowej obejmującej całe centrum, a nie tylko ulicę Zwycięstwa. Wysoko oceniano wprowadzenie zieleni i małej architektury, lecz zwracano uwagę na konieczność utrzymania czystości, porządku oraz ograniczenia hałasu, zwłaszcza w godzinach nocnych. Zgłaszano także problem gospodarki odpadami – konieczność uspołnienienia zasad składowania i odbioru śmieci, aby nie kolidowały z funkcją reprezentacyjną przestrzeni.

Respondenci podkreślali, że skuteczne zmiany w centrum wymagają nie tylko dobrego projektu urbanistycznego, ale także empatycznej komunikacji władz z mieszkańcami. Zrozumienie motywacji decyzji projektowych uznawano za warunek akceptacji zmian.

Wkład Rady Dzielnicy Śródmieście nadał analizie perspektywę lokalną, silnie osadzoną w codziennych doświadczeniach mieszkańców. W dyskusji podkreślano konieczność priorytetu dla ruchu pieszego, wprowadzenia zieleni wysokiej i niskiej oraz projektowania infrastruktury rowerowej w układzie międzydzielnicowym. Wskazywano także na potrzebę współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami przy ożywieniu funkcji usługowej ulicy.

Szczególnie istotnym wątkiem była kwestia hałasu i komfortu akustycznego – mieszkańcy zwracali uwagę na tzw. studnię akustyczną w zabudowie pierzejowej oraz uciążliwość motocykli. Postulowano zastosowanie nawierzchni cichych, egzekwowanie ograniczeń prędkości (np. poprzez fotoradar lub odcinkowy pomiar prędkości) oraz wprowadzenie tablic interaktywnych informujących o prędkości pojazdów. Wskazywano też na problem parkingu nad DTŚ, który generuje dodatkowy ruch w rejonie Zwycięstwa, postulując lepszą organizację wjazdów i wyjazdów.

Przedsiębiorcy skupiali się głównie na kwestiach praktycznych związanych z funkcjonowaniem lokali w okresie przebudowy. Podkreślali, że kluczowe znaczenie ma zapewnienie ciągłości dostępu dla klientów i dostawców, przejrzyste etapowanie prac oraz wyprzedzająca informacja o harmonogramie robót. Obawy dotyczyły głównie spadku obrotów w okresie robót, ograniczenia parkowania i braku jednoznacznych zasad utrzymania czystości w pasie drogowym.

Jednocześnie wielu przedsiębiorców dostrzegło w przebudowie potencjał rozwojowy. Wskazywano, że zwiększenie ruchu pieszego może poprawić warunki prowadzenia działalności handlowej i gastronomicznej. Pojawiły się pomysły tymczasowego ożywienia ulicy poprzez wydarzenia plenerowe, food trucki, strefy coworkingowe czy działania wizerunkowe promujące Zwycięstwa jako atrakcyjny adres.

Podczas spotkań otwartych mieszkańcy podkreślali potrzebę zmian i unowocześnienia ulicy, przy jednoczesnym zachowaniu równowagi pomiędzy funkcjami społecznymi, handlowymi i komunikacyjnymi. Zgłaszano konieczność ograniczenia hałasu, uporządkowania zasad parkowania oraz zapewnienia sprawnego systemu gromadzenia i odbioru odpadów. Uczestnicy spotkań wskazywali także, że nowa organizacja ulicy powinna sprzyjać integracji społecznej i aktywności kulturalnej, a nie jedynie pełnić funkcję komunikacyjną.

Zgromadzony materiał jakościowy ujawnia spójny obraz aspiracji i obaw mieszkańców wobec przyszłości ulicy Zwycięstwa. Dominującymi wartościami są: bezpieczeństwo, zieleń, estetyka i tożsamość miejsca. Mieszkańcy oczekują przestrzeni przyjaznej, funkcjonalnej i uporządkowanej, w której życie toczy się w rytmie pieszym, a nie samochodowym. Przedsiębiorcy akcentują potrzebę przewidywalności i stabilności, natomiast władze dzielnicy – systemowego podejścia do hałasu, czystości i współpracy międzysektorowej.

Analiza nastrojów wskazuje na wysokie emocjonalne zaangażowanie społeczności lokalnej, ale także na gotowość do współpracy, jeśli proces będzie prowadzony transparentnie i z poszanowaniem lokalnego kontekstu. W efekcie można stwierdzić, że konsultacje nie tylko dostarczyły bogatego materiału poznawczego, lecz także przyczyniły się do budowania kultury dialogu wokół przyszłości przestrzeni publicznej w centrum miasta.

## Synteza wniosków

Zestawienie wyników analiz jakościowych i ilościowych pozwala na sformułowanie całościowego obrazu oczekiwań, potrzeb i obaw związanych z planowaną przebudową ulicy Zwycięstwa. Obie grupy danych – ilościowe, oparte na badaniach ankietowych, oraz jakościowe, wynikające z rozmów, obserwacji i komentarzy uczestników procesu – wzajemnie się uzupełniają, wskazując na spójny kierunek działań oraz konkretne obszary wymagające szczególnej uwagi projektowej i organizacyjnej.

W wymiarze ilościowym dominuje wyraźne poparcie dla idei modernizacji ulicy przy zachowaniu jej historycznego charakteru. Większość respondentów wskazywała na potrzebę uspokojenia ruchu, zwiększenia udziału zieleni, poprawy warunków dla pieszych oraz wprowadzenia elementów sprzyjających odpoczynkowi i aktywności społecznej. Dane ilościowe ujawniły również silne oczekiwania dotyczące czystości, estetyki oraz bezpieczeństwa – zarówno w kontekście ruchu drogowego, jak i ogólnego poczucia komfortu w przestrzeni publicznej.

Analiza jakościowa pogłębiła te obserwacje, odwołując się do emocjonalnego wymiaru relacji mieszkańców z ulicą Zwycięstwa. W wypowiedziach pojawiała się świadomość jej symbolicznego znaczenia – jako osi historycznego centrum miasta – oraz jednocześnie poczucie utraty dawnej atrakcyjności i potrzeby jej przywrócenia. Wskazywano, że ulica powinna ponownie stać się przestrzenią spotkań i życia społecznego, a nie jedynie korytarzem komunikacyjnym. Zgłaszano przy tym konkretne postulaty: ograniczenia ruchu samochodowego, poprawy dostępności pieszej, rozwoju zieleni, czytelnych zasad parkowania oraz zapewnienia skutecznego systemu utrzymania czystości i odbioru odpadów.

Zarówno dane ilościowe, jak i jakościowe potwierdzają konsensus społeczny wokół potrzeby zmiany – modernizacji ulicy, rozumianej nie jako radykalna przebudowa, lecz przemyślane odnowienie z poszanowaniem tożsamości miejsca. W obu typach danych silnie obecny jest postulat uspokojenia ruchu i poprawy warunków pieszych, a także stworzenia spójnego, przyjaznego wizualnie i funkcjonalnie środowiska miejskiego.

Jednocześnie analiza jakościowa uwidoczniła napięcia, które nie były widoczne w danych ilościowych – szczególnie wśród przedsiębiorców i części mieszkańców obawiających się utrudnień w okresie prac budowlanych oraz ograniczenia dostępności lokali. Wskazuje to na potrzebę starannego etapowania inwestycji i prowadzenia transparentnej komunikacji z interesariuszami.

W obu analizach powtarza się też wyraźnie temat hałasu i gospodarki odpadami. Mieszkańcy zwracają uwagę na konieczność ograniczenia uciążliwości akustycznych poprzez stosowanie cichych nawierzchni, egzekwowania prędkości oraz projektowania przestrzeni sprzyjającej komfortowi przebywania. Wskazywano również na potrzebę uporządkowania zasad gromadzenia i odbioru odpadów, szczególnie w kontekście reprezentacyjnego charakteru ulicy i funkcjonujących tu lokali gastronomicznych.

Zintegrowana analiza wskazuje ponadto na kluczowy wątek strategiczny: infrastrukturę rowerową. Zarówno w badaniach ilościowych, jak i jakościowych powtarza się postulat projektowania sieci w skali całego centrum – nie w samej ulicy Zwycięstwa, lecz w jej otoczeniu, tak aby zapewnić płynny tranzyt międz dzielnicowy i nie konkurować o przestrzeń z ruchem pieszym.

Podsumowując, dane ilościowe nadają szeroki kontekst preferencji społecznych, natomiast dane jakościowe pozwalają zrozumieć motywacje i emocje stojące za nimi. Obie analizy potwierdzają, że przyszłość ulicy Zwycięstwa powinna opierać się na zasadach zrównoważonej mobilności, dbałości o jakość życia w centrum i szacunku dla dziedzictwa oraz włączeniu mieszkańców w proces decyzyjny. Sukces przebudowy zależeć będzie nie tylko od przyjętych rozwiązań projektowych, lecz także od jakości dialogu i konsekwentnego wdrażania polityki miejskiej, która równoważy interesy mieszkańców, przedsiębiorców i użytkowników przestrzeni.



**KONSULTACJE SPOŁECZNE**  
**PRZYSZŁOŚĆ ULICY ZWYCIĘSTWA**

Biuro Urbanisty Miasta zaprasza:

- 9 września (godz. 18.00, Centrum 3.0, ul. Studzienna 6)  
warsztatowe spotkanie z przedsiębiorcami
- 23 września (godz. 18.00, Centrum 3.0, ul. Studzienna 6)  
otwarte spotkanie konsultacyjne dla mieszkańców

Biuro Urbanisty Miasta | tel. 32-338-64-51 | e-mail: bur@um.gliwice.pl

■ Fot. 8. Plakat zapowiadający konsultacje społeczne.

# Rekomendacje

---

Analiza ujawniła, że skuteczne kształtowanie przestrzeni śródmiejskiej wymaga podejścia systemowego – nieograniczającego się jedynie do pojedynczych zmian infrastrukturalnych, lecz uwzględniającego zarówno funkcjonowanie ulicy w codziennym użytkowaniu, jak i jej rolę w szerszym kontekście miejskim. Wnioski płynące z badań ilościowych i jakościowych wskazują, że mieszkańcy, przedsiębiorcy i inni interesariusze postrzegają ulicę nie tylko jako trakt komunikacyjny, lecz przede wszystkim jako przestrzeń społeczną, handlową i kulturalną, której charakter i jakość mają bezpośredni wpływ na codzienne życie oraz lokalną tożsamość.

Systemowa perspektywa rekomendacji oznacza, że działania powinny **obejmować zarówno zmiany w układzie ulicy**, w tym geometryczne i funkcjonalne, jak i wprowadzenie elementów wspierających komfort, bezpieczeństwo i atrakcyjność przestrzeni – takich jak **zieleń, mała architektura, rozwiązania uspokajające ruch czy ułatwienia dla transportu rowerowego i publicznego**. Jednocześnie istotne jest, aby wdrożenie tych działań uwzględniało potrzeby różnych grup użytkowników oraz minimalizowało potencjalne uciążliwości dla mieszkańców i przedsiębiorców w czasie realizacji inwestycji.

Podkreślona w procesie partycypacyjnym konieczność całościowego spojrzenia wymaga także opracowania **klarownych zasad komunikacji i etapowania prac, tak aby mieszkańcy mogli śledzić postęp wdrażanych zmian i rozumieć ich wpływ na codzienne funkcjonowanie ulicy**. Rekomendacje powinny zatem obejmować nie tylko konkretne interwencje przestrzenne i organizacyjne, lecz również strategie wspierania dialogu społecznego, monitoringu efektów oraz adaptacyjnego zarządzania przestrzenią.

Przyjęcie takiej perspektywy umożliwi nie tylko poprawę jakości przestrzeni ulicy Zwycięstwa, ale również wzmocnienie zaufania społecznego wobec procesów planistycznych, integrację działań różnych interesariuszy oraz tworzenie rozwiązań, które będą trwałe, elastyczne i odpowiadające na realne potrzeby miasta i jego mieszkańców. W dalszej części przedstawiono zatem rekomendacje wynikające z połączonej analizy danych ilościowych i jakościowych, uwzględniające zarówno priorytety funkcjonalne, estetyczne i społeczne, jak i kierunki działań umożliwiających efektywne wdrożenie proponowanych zmian.

## Wnioski ogólne

Postulowane rozwiązania ogólne dla dalszego etapu przekształcania ulicy Zwycięstwa opierają się na wnioskach płynących z dotychczasowych obserwacji, pomiarów ruchu, analiz społecznych oraz konsultacji z interesariuszami. Ich celem jest wypracowanie spójnej, funkcjonalnej i atrakcyjnej koncepcji ulicy śródmiejskiej, która łączy komfort codziennego użytkowania z efektywnym zarządzaniem ruchem i przestrzenią publiczną.

Podstawowym wnioskiem z analiz jest konieczność nadania **priorytetu użytkownikom pieszym oraz ogólnej poprawy jakości przestrzeni**. Projektowanie przekroju powinno koncentrować się na komforcie codziennego użytkowania – zachowaniu ciągłości chodników, tworzeniu punktów odpoczynku

i spotkań, zapewnieniu pełnej dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością oraz zastosowaniu cichych nawierzchni ograniczających hałas. Elementy te, w połączeniu z zielenią niską i wysoką, powinny kształtować charakter ulicy jako przyjaznej, spokojnej i zachęcającej do spędzania czasu w przestrzeni publicznej.

Kolejnym kluczowym kierunkiem jest uspokojenie ruchu i **ograniczenie roli ulicy jako traktu przelotowego poprzez odpowiednie układy geometryczne i detale fizyczne wymuszające redukcję prędkości**. Zabiegi te nie tylko poprawią bezpieczeństwo, ale także pomogą przekształcić ul. Zwycięstwa w przestrzeń o charakterze handlowo-usługowym, skupioną na ruchu docelowym i aktywnościach pieszych. Obserwacja ruchu w okresie prototypowania wskazuje, że spowolnienie ruchu nie generuje zatorów ani na ulicy Zwycięstwa, ani w całym Śródmieściu – nie sprawdzają się zatem obawy mieszkańców związane z wpływem ewentualnego zawężenia jedni na komfort poruszania się po śródmieściu samochodami.

Istotną kwestią związaną z przyszłym funkcjonowaniem ulicy pozostaje kwestia parkowania, w tym dostaw. Ponieważ w przebiegu ulicy od wielu dekad nie ma możliwości parkowania, nie rekomenduje się przywrócenia stałych miejsc postojowych w jej ciągu. **Za bardziej zasadną należy uznać koncepcję miasta, by na obu krańcach osi śródmiejskiej Zwycięstwa – Górnych Wałów – Dolnych Wałów zlokalizować pojemne parkingi wielopoziomowe**. W przebiegu samej ulicy Zwycięstwa **rekomenduje się jedynie wprowadzenie stref postoju tymczasowego** – zapewniających możliwość dostawy towarów. Warto rozważyć wprowadzenie systemu rotacyjnego parkowania lub dedykowanych okien dostaw w ramach koordynacji między użytkownikami lokali użytkowych w przebiegu ulicy.

Integralnym komponentem wdrażania zmian powinna być **komunikacja i etapowanie prac**. Kluczowe znaczenie ma przygotowanie szczegółowego harmonogramu robót z wyprzedzającym informowaniem mieszkańców i przedsiębiorców o planowanych działaniach. Komunikacja musi odbywać się wielotorowo – poprzez spotkania, kanały cyfrowe i tradycyjne – tak aby umożliwić użytkownikom lokali odpowiednie przygotowanie się na czasowe uciążliwości. Należy także zagwarantować nieprzerwany dostęp do lokali i minimalizować uciążliwości w trakcie przebudowy.

Równolegle z działaniami infrastrukturalnymi należy **rozwijać program ożywienia ulicy poprzez działania miejskie oraz współpracę z właścicielami lokali w przebiegu ulicy**. Po stronie miasta rekomenduje się kontynuację wydarzeń kulturalnych związanych z ulicą (np. Biennale, Święto Ulicy Z.) i wprowadzenie kolejnych (np. mikrowydarzeń kulturalnych typu pop up, czasowych instalacji artystycznych i ekspozycji artystycznych). Należy także wspierać i zachęcać lokalnych przedsiębiorców do działań aktywizujących ulicę, w szczególności organizacji sezonowych ogródków gastronomicznych, food trucków i innych akcji, które będą przyciągały mieszkańców. Wskazuje się, że ważne są także działania promocyjne wspierających budowę marki „Zwycięstwa” jako przestrzeni miejskiego życia.

W kwestii tymczasowego zagospodarowania ulicy, w okresie do rozpoczęcia robót budowlanych, **rekomenduje się zachowanie zawężenia ulicy z wyłączeniem układu meandrującego**, którego przebieg należy wypłaszczyć. Wskazuje na to niska ocena układu meandrującego w ramach prowadzonych badań i jego nieczytelność w ramach zastosowania jedynie znaków umownych – wymalowania farbą, zamiast elementów budowy ulicy.

Ostatnim, lecz nie mniej istotnym postulatem, jest **systematyczne monitorowanie efektów wprowadzonych zmian**. Proces ten powinien obejmować pomiary prędkości, natężenia ruchu pieszego i rowerowego, a także badania satysfakcji użytkowników, prowadzone w cyklach sezonowych. Wyniki należy publikować w trybie „uczenia się w działaniu”, umożliwiając bieżące dostosowywanie rozwiązań do obserwowanych efektów. Dzięki temu ulica Zwycięstwa stanie się nie tylko projektem modernizacyjnym, ale także laboratorium nowoczesnego zarządzania przestrzenią miejską w oparciu o dane, dialog i ciągłą ewaluację.

## Rekomendacje projektowe

### 1. Założenia ogólne i cele wdrożenia

Za podstawowe założenie przyjmuje się model **eleganckiej i atrakcyjnej wizualnie ulicy śródmiejskiej z priorytetem ruchu pieszego**. Głównymi wyznacznikami projektowymi jest bezpieczeństwo wszystkich grup użytkowników, komfort codziennego użytkowania oraz atrakcyjność wizualna. Oznacza to projektowanie w logice „najpierw pieszy”, z zapewnieniem ciągłości chodników, likwidacją barier, wprowadzeniem cichych nawierzchni, detali ułatwiających orientację oraz elementów sprzyjających wypoczynkowi. Równocześnie celem jest uspokojenie ruchu i ograniczenie funkcji przelotowej ulicy Zwycięstwa na rzecz lokalnych i docelowych przeptywów. Modernizacja powinna objąć cały odcinek ulicy, nadając jej spójny charakter.

### 2. Przekrój ulicy i geometria jezdni

**Rekomenduje się rezygnację z wariantu meandrującego oraz wprowadzenie równoległe dwóch rodzajów przekroju: jedno- i dwustronnie zawężonej ulicy.** Na odcinku od Rynku do ulicy Stefana Wyszyńskiego – ze względu na dużą liczbę bram wjazdowych zlokalizowanych z jednej strony ulicy – najlepiej sprawdzi się zawężenie jednostronne. W ciągu od ulicy Wyszyńskiego do dworca rekomenduje się przyjęcie dwustronnego zawężenia, ze względu na równy dostęp lokali do przestrzeni dla ogródków gastronomicznych.

### 3. Organizacja ruchu i uspokojenie prędkości

W ramach organizacji ruchu rekomenduje się **wprowadzenie strefy zamieszkania**, w której pieszy uzyskuje bezwzględny priorytet, a ruch i geometria ulicy podporządkowane są zasadzie współdzielenia przestrzeni. Bez wykorzystania meandrów należy rozważyć użycie innych rozwiązań spowalniających ruch, takich jak wyniesione fragmenty jezdni, delikatne zmiany poziomów lub różnicowanie faktur nawierzchni, które sprzyjają redukcji prędkości i poprawiają percepcję bezpieczeństwa. Wszystkie rozwiązania powinny być projektowane z uwzględnieniem planowanych form transportu zbiorowego, tak aby zapewnić ich płynność, bezpieczeństwo i kompatybilność z priorytetem pieszych oraz funkcją ulicy śródmiejskiej.

Należy wyraźnie rozróżniać dwa odcinki ulicy Zwycięstwa, które odmiennie kształtują jej charakter i sposób funkcjonowania w strukturze miasta: pierwszy – pomiędzy ulicą Dolnych Wałów a Wyszyńskiego, oraz drugi – od Wyszyńskiego do ulicy Dubois. Odcinki te różnią się sposobem użytkowania,

natężeniem ruchu oraz potencjałem przekształceń przestrzennych. Skrzyżowanie ulicy Wyszyńskiego ze Zwycięstwa wraz z placem przed budynkiem Urzędu Miejskiego stanowi naturalny punkt podziału i jednocześnie węzeł porządkujący logikę całego założenia urbanistycznego.

Na odcinku ul. Dolnych Wałów – Wyszyńskiego wskazane jest nadanie priorytetu funkcjom społecznym, kulturalnym i reprezentacyjnym, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w kompozycji przestrzeni. Układ komunikacyjny miasta zapewnia wystarczające możliwości obsługi transportowej w ciągach równoległych, co pozwala na elastyczne kształtowanie tej części ulicy w kierunku bardziej humanistycznego i społecznie zorientowanego modelu użytkowania. Z punktu widzenia etapowania inwestycji to właśnie ten fragment stanowi najważniejszy obszar do rozpoczęcia działań wdrożeniowych.

#### 4. Parkowanie i logistyka dostaw

Polityka parkowania powinna obejmować całe Śródmieście i zmierzać do **zatrzymania jak największej liczby samochodów poza obszarem Śródmieścia**. Wpisuje się w to miejska koncepcja budowy parkingów wielopoziomowych w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Zwycięstwa i Starówki. W ramach ulicy Zwycięstwa rekomenduje się **wprowadzenie kilku krótkoterminowych miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie lokali usługowych** – przede wszystkim dla potrzeb dostaw. W okresie realizacji prac należy utrzymać ciągłość dostaw i zapewnić bieżącą informację o zmianach organizacyjnych.

#### 5. Ruch pieszy i dostępność

Najważniejszym użytkownikiem ulicy pozostaje pieszy. Rekomenduje się zapewnienie szerokich, równych i ciągłych chodników o nawierzchni wygodnej w codziennym użytkowaniu oraz **eliminację pionowych barier architektonicznych, takich jak krawężniki**. Standard dostępności powinien uwzględniać wszystkie grupy użytkowników – osoby starsze, z niepełnosprawnościami, w tym z ograniczeniami wzroku, z wózkami dziecięcymi, wózkami na zakupy itp., zaleca się zatem zastosowanie gładkiej nawierzchni, ale z kontrastowymi elementami, fakturami tyflograficznymi. Istotne jest właściwe oświetlenie zapewniające bezpieczeństwo poruszania się, ale też nieuciążliwe dla mieszkańców ulicy.

#### 6. Ruch rowerowy i powiązania sieciowe

Po analizie szerszego kontekstu ulicy **nie rekomenduje się wprowadzenia wydzielonej drogi rowerowej wzdłuż samej ulicy Zwycięstwa**. Ta, ze względu na swój pieszy i reprezentacyjny charakter, powinna stać się strefą rekreacyjnego i spokojnego ruchu rowerowego w trybie współdzielonym z pieszymi. Rowerzyści powinni poruszać się tu z zachowaniem zasad ruchu obowiązujących dla strefy zamieszkania i bezwzględnego pierwszeństwa dla pieszych.

Równocześnie rekomenduje się zastosowanie **nawierzchni ciągu współdzielonego o parametrach przyjaznych rowerzystom** – bądź to w całym przekroju jezdni, bądź jedynie w jej wydzielonych częściach. Zaleca się także zastosowanie stojaków rowerowych w ciągu ulicy, tak by rowerzyści również mogli korzystać ze znajdujących się w obrębie ulicy usług.

Jako alternatywny korytarz tranzytowy dla ruchu rowerowego zaleca się **utworzenie szybkiej, wydzielonej ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Dworcowej**, która przejmie rolę głównego połączenia

międzydzielnicowego i zapewni bezpieczny, szybki i płynny przejazd przez centrum miasta. Trasa ta powinna być spójna z układem dróg rowerowych w całym mieście, umożliwiając bezpieczne powiązania z dzielnicami południowymi i północnymi.

## 7. Zieleń, retencja i mikroklimat

Zieleń powinna stanowić integralny element przekroju ulicy. Rekomenduje się **sadzenie drzew w gruncie rodzimym**, w skrzyniach antykompresyjnych, z zastosowaniem barier zapewniających bezpieczeństwo infrastruktury podziemnej i przyjęcie gatunków dobrze znoszących warunki miejskie, takich jak klon polny lub grab pospolity. Rekomenduje się **wprowadzenie systemu mikroretencji**, w tym lokalne stosowanie nawierzchni o zwiększonej przepuszczalności. Zieleń powinna pełnić funkcje nie tylko estetyczne, ale i akustyczne oraz klimatyczne, ograniczając hałas i poprawiając warunki mikroklimatyczne. System odwodnienia i nawadniania należy zaprojektować w sposób trwały i zrównoważony. Zanim drzewa osiągną ostateczną wielkość, należy rozważyć możliwość zastosowania konstrukcji zacieniających, które obniżą temperaturę odczuwalną w przebiegu ulicy.

## 8. Mała architektura, oświetlenie i tożsamość miejsca

W przebiegu ulicy Zwycięstwa należy bezwzględnie zapewnić **miejsca do odpoczynku i spędzania czasu dostosowane do potrzeb różnych grup**. Zaleca się zatem zastosowanie klasycznych ławek (w wersjach z oparciem i bez, z podłokietnikami i bez), przysiadek oraz alternatywnych miejsc do siedzenia dostosowanych do potrzeb młodzieży. Zaleca się opracowanie jednolitego katalogu elementów małej architektury i oświetlenia, który wzmocni tożsamość miejsca oraz wyeksponuje jego historyczne walory. Elementy takie jak ławki, kosze, stojaki rowerowe, oświetlenie czy słupki powinny tworzyć spójną kompozycję materiałową i kolorystyczną, **wpisującą się w charakter Starówki, ale nie imitującą rozwiązań historycznych**. Właściwe oświetlenie powinno nie tylko zapewniać bezpieczeństwo, ale także akcentować istotne elementy przestrzenne i architektoniczne, bez generowania efektu olśnienia. W procesie realizacji i eksploatacji należy zwrócić szczególną uwagę na kwestie gromadzenia odpadów i ich odbioru, zapewniając wygodny i estetyczny sposób ich lokalizacji w przestrzeni. Rekomenduje się zastosowanie wyłącznie koszy do segregacji.

## 9. Komunikacja publiczna

Ważne jest, by komunikacja publiczna w przebiegu ulicy Zwycięstwa **przejęła część użytkowników, którzy obecnie poruszają się samochodami** – z tego powodu komunikacja publiczna powinna pozostać ważnym elementem ulicy. **Rekomenduje się jednak zmianę poruszającego się po ulicy taboru na mniejsze autobusy**. To przede wszystkim największe autobusy linii A4 stanowią obecnie główną przeszkodę w harmonijnym współużytkowaniu ulicy Siemińskiego, do której mieszkańcy często – z obawą – przyrównują ulicę Zwycięstwa. Rekomenduje się także wprowadzenie dodatkowej **szybkiej linii autobusowej A1, która z dużą częstotliwością będzie łączyła dworzec ze śródmiejskim ringiem ulic Dolnych i Górnych Wałów**. Do rozważenia pozostaje kwestia zatrzymania w przebiegu ulicy linii A4 lub jej ewentualnego przeniesienia na ulicę Dworcową/Wrocławską.

## 10. Toalety i dodatkowe obiekty budowlane

Rekomenduje się wprowadzenie w przebiegu ulicy Zwycięstwa **całodobowej toalety publicznej**, najlepiej na skrzyżowaniu z placem Inwalidów; w historycznej lokalizacji, jednak w poziomie chodnika, bez konieczności schodzenia pod płytę ulicy. Dla ożywienia ulicy, uzupełnienia jej programu funkcjonalnego i domknięcia jej rytmu i kompozycji sugeruje się lokalizację **dodatkowych obiektów kubaturowych** – jednokondygnacyjnych pawilonów nawiązujących do gliwickich „okrągłaków” na skrzyżowaniu z placem Inwalidów oraz na wejściu na skwer Europejski.

## 11. Miejsca szczególne

Ważnym wynikiem przeprowadzonych w początku procesu warsztatów eksperckich było wskazanie w przebiegu ul. Zwycięstwa kilku miejsc szczególnie istotnych, które wymagają szczególnego potraktowania. Takie miejsca to kolejno: **skrzyżowanie z placem Inwalidów, plac przed Urzędem Miejskim, skrzyżowanie z aleją Przyjaźni oraz teren nad DTŚ**. Te przestrzenie powinny zostać zaprojektowane w taki sposób, by wyróżniały się w przebiegu. W przypadku placu Inwalidów i skweru Europejskiego rekomenduje się wprowadzenie obiektów kubaturowych, w przypadku placu przed Urzędem Miejskim – formalne poszerzenie zasięgu placu, w przypadku alei Przyjaźni – podkreślenie ciągłości alei i jej niezwykłej roli w pieszej strukturze miasta. Wskazuje się także na potrzebę podjęcia dialogu z właścicielem obiektu przy ul. Zwycięstwa 52 w celu osiągnięcia spójności terenu przed wejściem do obiektu z zagospodarowaniem reszty przestrzeni.

## 12. Komunikacja, etapowanie i zarządzanie zmianą

Proces realizacji inwestycji wymaga odpowiedniego **przygotowania komunikacyjnego i organizacyjnego**. Należy opracować kalendarz robót z wyprzedzającą informacją kierowaną do mieszkańców i przedsiębiorców, wykorzystując różne kanały komunikacji (cyfrowe, drukowane, spotkania). **Rekomenduje się powołanie koordynatora dostępności odpowiedzialnego za bieżące reagowanie na potrzeby użytkowników**. Etapowanie prac powinno minimalizować uciążliwość, zapewniać nieprzerwany dostęp do lokali i czytelne oznakowanie alternatywnych dojazdów.

## 13. Program ożywienia i wizerunek ulicy

Uzupełnieniem działań infrastrukturalnych powinien być program ożywienia ulicy, oparty na elastycznych działaniach aktywizujących – takich jak mikrowydarzenia, pop upy, sezonowe ogródki, ekspozycje witrynowe czy działania promujące lokalnych przedsiębiorców. Ulica Zwycięstwa powinna funkcjonować jako przestrzeń żywa, zmienna w czasie, z kalendarzem wydarzeń budujących jej markę i tożsamość. W perspektywie długofalowej zaleca się włączenie lokalnych instytucji kultury i organizacji społecznych w proces animowania tej przestrzeni.

# Działania uzupełniające

Aby zapewnić trwałość efektów i zdolność przestrzeni do dalszej adaptacji, konieczne jest wdrożenie systemu działań uzupełniających, obejmujących komunikację społeczną, monitoring zmian oraz zarządzanie wdrożeniem. Ulica, jako kluczowy element śródmiejskiego układu, wymaga stałej opieki organizacyjnej i programowej, opartej na współpracy administracji, mieszkańców i użytkowników.

Realizacja inwestycji powinna być wsparta szeroko zakrojonym programem komunikacyjnym. Rekomenduje się opracowanie szczegółowego kalendarza robót i przekazywanie informacji z odpowiednim wyprzedzeniem, w sposób przejrzysty i dostępny dla różnych grup odbiorców. Należy wykorzystywać zróżnicowane kanały komunikacji: media społecznościowe, stronę internetową projektu, newsletter, tablice informacyjne w przestrzeni ulicy, materiały drukowane oraz cykliczne spotkania z mieszkańcami i przedsiębiorcami.

Szczególną uwagę należy poświęcić lokalnym przedsiębiorcom, dla których okres robót może oznaczać czasowe utrudnienia w prowadzeniu działalności. Informowanie ich z odpowiednim wyprzedzeniem pozwoli na zaplanowanie działań adaptacyjnych – takich jak dostosowanie godzin pracy, zatrudnienie personelu, organizacja dostaw czy przygotowanie działań promocyjnych minimalizujących spadek ruchu klientów. Transparentna komunikacja i dostęp do harmonogramu prac są kluczowe dla utrzymania stabilności ekonomicznej lokalnych podmiotów.

Działaniom infrastrukturalnym powinna towarzyszyć aktywna polityka ożywiania ulicy. Rekomenduje się kontynuowanie i rozwijanie lekkich, tymczasowych form aktywności – mikrowydarzeń, ekspozycji witrynowych, ogródków sezonowych, akcji artystycznych oraz działań promujących lokalnych przedsiębiorców. W dalszej perspektywie należy wypracować trwały model współpracy z instytucjami kultury, organizacjami społecznymi i wspólnotami mieszkańców w zakresie wspólnego programowania przestrzeni. Ulica Zwycięstwa powinna funkcjonować jako żywa scena miejska, w której regularnie odbywają się wydarzenia wzmacniające jej wizerunek i tożsamość.

Po zakończeniu inwestycji niezbędne jest prowadzenie systematycznego monitoringu, który umożliwi ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań i ich wpływu na funkcjonowanie śródmieścia. Monitoring powinien obejmować zarówno wskaźniki ilościowe (natężenie ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego, poziomy hałasu, czystość, wykorzystanie przestrzeni), jak i wskaźniki jakościowe (satysfakcja użytkowników, postrzeganie bezpieczeństwa, jakość życia).

Dla zapewnienia ciągłości procesu rekomenduje się powołanie **zespołu ds. ulicy Zwycięstwa** – ciała koordynacyjnego złożonego z przedstawicieli Urzędu Miejskiego oraz jednostek miejskich (Zarządu Dróg Miejskich i Miejskiego Zarządu Usług Komunalnych) z możliwością uczestnictwa rady dzielnicy, przedsiębiorców i organizacji społecznych. Zespół ten byłby odpowiedzialny za nadzór nad wdrażaniem rekomendacji, koordynację działań programowych oraz inicjowanie rocznych przeglądów i aktualizacji strategii funkcjonowania ulicy. W ramach jego kompetencji powinien działać mechanizm przeglądu i konsultacji powdrożeniowych, umożliwiający elastyczne reagowanie na pojawiające się potrzeby i wyzwania.

# Ewaluacja procesu

---

Ewaluacja procesu przekształcania ulicy Zwycięstwa stanowi końcowy, ale kluczowy element całego cyklu działań pilotażowych. Jej celem jest nie tylko ocena skuteczności przyjętych rozwiązań przestrzennych i organizacyjnych, lecz także analiza samego przebiegu procesu – jakości współpracy między interesariuszami, efektywności narzędzi komunikacji i stopnia realizacji założonych celów partycypacyjnych. Ewaluacja pozwala uchwycić, w jakim zakresie pilotaż spełnił swoją funkcję badawczo-testową i w jakim stopniu może stanowić wiarygodną podstawę dla przygotowania docelowego projektu przebudowy.

## Ocena efektywności działań

W ujęciu całościowym należy uznać, że proces spełnił swoją funkcję testową i diagnostyczną – pozwolił zebrać bogaty materiał empiryczny, uruchomić dialog z mieszkańcami i przedsiębiorcami oraz sprawdzić w praktyce, jak różne rozwiązania przestrzenne wpływają na codzienne funkcjonowanie ulicy. Jednocześnie doświadczenie to ujawniło szereg ograniczeń organizacyjnych i komunikacyjnych, które powinny zostać uwzględnione przy planowaniu kolejnych etapów.

W wymiarze merytorycznym działania pilotażowe dostarczyły wiarygodnych danych na temat zachowań użytkowników, ich oczekiwań oraz reakcji na zmiany w układzie ruchu. Dzięki zastosowaniu metod triangulacji (połączenie obserwacji terenowych, ankiet, wywiadów i danych ilościowych), udało się uzyskać zróżnicowany obraz społecznego odbioru ulicy oraz potwierdzić kluczowe zależności między geometrią, funkcją a atrakcyjnością parterów usługowych. Szczególnie wartościowe okazały się pomiary natężenia ruchu i ankiety satysfakcji, które pozwoliły ocenić skutki wprowadzonych rozwiązań tymczasowych i ich potencjał do dalszego rozwoju.

Z perspektywy partycypacyjnej proces ten nie był może największym pod względem liczby zgłoszeń w historii konsultacji miejskich, jednak wyróżniał się kompletnością i inkluzywnością podejścia. W odróżnieniu od wielu procesów opartych wyłącznie na danych internetowych, które trudno zweryfikować, tutaj starano się aktywizować każdego mieszkańca – niezależnie od wieku, miejsca zamieszkania czy poziomu zaangażowania. Konsultacje odbywały się bezpośrednio w przestrzeni ulicy, a rozmowy prowadzone były w sposób zindywidualizowany, z poszanowaniem odmiennych opinii i doświadczeń. Spotykano się z przedstawicielami wszystkich kluczowych grup, budując dialog oparty na empatii i współodpowiedzialności. Dzięki temu proces miał charakter rzeczywiście otwarty, a jego wyniki odzwierciedlają zróżnicowaną strukturę społeczności śródmiejskiej, nie tylko aktywnych internautów.

Jednocześnie należy wskazać, że procesowi zabrakło w początkowej fazie odpowiednio skoordynowanej promocji i działań edukacyjnych poprzedzających wdrożenie prototypu. Brak wystarczającego uświadomienia mieszkańców, czym jest proces prototypowania, jakie ma cele i jaką ma formułę czasową, spowodował pierwszą falę negatywnych opinii. W wielu przypadkach mieszkańcy interpretowali zmiany

jako działania docelowe, nie zaś eksperymentalne, co wzmogło poczucie chaosu i dezorientacji. Ten deficyt komunikacyjny ujawnił, jak kluczowa jest rola przygotowania informacyjnego i narracyjnego przy wprowadzaniu innowacyjnych metod w przestrzeni publicznej.

Z drugiej strony, sytuacja ta miała również efekt aktywizujący – silna reakcja społeczna uruchomiła dialog i doprowadziła do rzeczywistego zainteresowania tematem funkcjonowania śródmiejskiej ulicy. Można więc uznać, że mimo początkowego napięcia, proces zadziałał jako katalizator partycypacji, prowadząc do przełamania wcześniejszej obojętności wobec kwestii miejskich. Udało się w ten sposób „odblokować” relację mieszkańców – urząd i przenieść ją z poziomu reakcji emocjonalnej na poziom konstruktywnej wymiany opinii.

Zastosowanie analizy wrażliwości społecznej w kolejnych etapach pozwoliło na zrównoważenie głosów krytycznych i identyfikację rzeczywistych problemów wymagających interwencji projektowej. Tym samym pilotaż nie tylko przyniósł wiedzę o preferencjach użytkowników, ale także stał się formą edukacji instytucjonalnej – testem zdolności administracji miejskiej do uczenia się w działaniu i reagowania na zmienne nastroje społeczne.

Wnioskiem z ewaluacji efektywności jest zatem konieczność kontynuowania modelu prototypowania przestrzeni jako narzędzia testowania i współtworzenia rozwiązań, przy jednoczesnym wzmocnieniu komponentu komunikacyjnego i edukacyjnego. W przyszłych realizacjach wskazane jest, by wdrożenie prototypów poprzedzała kampania informacyjno-promocyjna, prezentująca mieszkańcom ideę tymczasowości, cele badawcze i plan dalszych etapów. Umożliwi to nie tylko ograniczenie nieporozumień, lecz także zwiększy poczucie współodpowiedzialności za przestrzeń i zaufanie do procesów miejskich.

Podsumowując, efektywność działań należy ocenić jako wysoką w zakresie poznawczym i diagnostycznym, umiarkowaną w zakresie komunikacji i przygotowania społecznego, a także bardzo obiecującą w zakresie budowania długofalowej kultury współpracy między mieszkańcami a miastem. Proces ten dostarczył cennych doświadczeń, które powinny stanowić fundament dla wypracowania stałego modelu wdrażania zmian w przestrzeniach śródmiejskich w duchu partnerstwa, transparentności i uczenia się poprzez działanie.

## Wnioski dla polityki miejskiej

Doświadczenia wyniesione z procesu prototypowania ulicy Zwycięstwa dostarczają cennych wskazówek dla kształtowania przyszłej polityki miejskiej, zarówno w zakresie projektowania przestrzeni publicznych, jak i budowania relacji między samorządem a mieszkańcami. Pokazują one, że prototypowanie urbanistyczne – rozumiane jako etapowe, elastyczne testowanie rozwiązań w rzeczywistych warunkach – stanowi skuteczne narzędzie diagnozy i współtworzenia przestrzeni, pod warunkiem, że jest odpowiednio zakomunikowane i osadzone w szerokim procesie partycypacyjnym.

Wdrażanie zmian w przestrzeniach o silnym znaczeniu symbolicznym, historycznym i funkcjonalnym, takich jak ulice śródmiejskie, wymaga szczególnej wrażliwości i planowego podejścia komunikacyjnego. Kluczowe jest uprzedzające informowanie lokalnych społeczności o charakterze i celach działań, a także prowadzenie kampanii edukacyjnych, które pozwolą mieszkańcom i przedsiębiorcom zrozu-

mieć, czym jest prototypowanie, dlaczego wprowadza się rozwiązania tymczasowe i jak można w tym procesie uczestniczyć. Brak takiej narracji może skutkować błędnym odbiorem działań, wzrostem nieufności i oporem wobec zmian.

Proces przeprowadzony przy ulicy Zwycięstwa pokazał również, że dialog bezpośredni – rozmowy w przestrzeni, spotkania terenowe, konsultacje tematyczne – ma nieporównywalnie większą wartość niż jedynie cyfrowe kanały komunikacji. To właśnie w bezpośrednim kontakcie możliwe jest wypracowanie wzajemnego zrozumienia, przekroczenie uprzedzeń i budowanie relacji opartych na współodpowiedzialności. Polityka miejska powinna więc konsekwentnie dążyć do łączenia narzędzi online i offline, zapewniając dostępność procesu dla różnych grup wiekowych i społecznych.

Z perspektywy systemowej prototypowanie i etapowe wdrażanie zmian mogą stać się trwałym elementem miejskiego zarządzania przestrzenią. Taki model pozwala na testowanie rozwiązań przed ich utrwaleniem, ogranicza ryzyko nietrafionych inwestycji, a jednocześnie buduje zaufanie społeczne dzięki transparentności i możliwości korekt w oparciu o realne doświadczenia użytkowników. Aby jednak metoda ta była skuteczna, powinna być wsparta ramami instytucjonalnymi, obejmującymi monitoring, ewaluację, a także stały zespół koordynujący procesy partycypacyjne i komunikacyjne.

Wnioskiem ogólnym dla polityki miejskiej jest konieczność przesunięcia akcentu z jednorazowych konsultacji na długofalowe procesy współtworzenia miasta. Oznacza to odejście od traktowania partycypacji jako formalnego obowiązku, a przyjęcie jej jako narzędzia wspólnego uczenia się – zarówno mieszkańców, jak i urzędników. Ulica Zwycięstwa pokazała, że nawet w obliczu początkowych napięć i błędów komunikacyjnych, rzeczywiste zaangażowanie w rozmowę może przynieść trwały efekt w postaci odbudowy zaufania i otwartości na współpracę.

Wreszcie, doświadczenie to wskazuje, że polityka miejska powinna być wrażliwa na społeczne tempo zmian. Transformacja przestrzeni to nie tylko proces techniczny, lecz również społeczny i kulturowy, wymagający czasu na adaptację i zrozumienie. Włączanie mieszkańców od najwcześniejszego etapu, prowadzenie działań edukacyjnych i tworzenie przestrzeni do dialogu stanowi inwestycję w trwałość i akceptację zmian, a tym samym w stabilny rozwój miasta.

W rezultacie, rekomenduje się, by w przyszłych działaniach miejskich prototypowanie urbanistyczne było traktowane nie jako eksperyment jednorazowy, lecz jako strategiczna praktyka wdrażania polityk przestrzennych, wsparta edukacją, komunikacją i ewaluacją – trzy filary, które decydują o jakości współczesnego zarządzania miastem.

## Rekomendacje ewaluacyjne

Proces prototypowania i konsultacji dotyczących przyszłości ulicy Zwycięstwa stanowił ważny krok w kierunku nowego modelu myślenia o mieście – takiego, w którym mieszkańcy nie są jedynie odbiorcami gotowych rozwiązań, lecz ich współtwórcami. Ewaluacja przeprowadzonych działań pozwala wskazać nie tylko konkretne wnioski operacyjne, lecz również szersze refleksje dotyczące sposobu planowania i wdrażania zmian w przestrzeni miejskiej.

Po pierwsze, procesy partycypacyjne powinny być traktowane jako ciągłe, a nie jednorazowe działania. Ich efektywność wzrasta w miarę budowania zaufania i doświadczenia uczestników – zarówno po stronie mieszkańców, jak i administracji. Należy więc kontynuować dialog po zakończeniu inwestycji, w formie regularnych spotkań, rocznych przeglądów efektów czy wspólnych decyzji o wprowadzaniu korekt. Miasto powinno powołać zespół ds. ulicy Zwycięstwa, który stanie się platformą trwałej współpracy, monitoringu i ewaluacji wdrożonych rozwiązań.

Po drugie, kluczowe jest systematyczne uczenie się z doświadczeń – zarówno tych pozytywnych, jak i trudnych. Warto włączyć ewaluację jako obowiązkowy element wszystkich miejskich procesów inwestycyjnych, obejmujący nie tylko analizę techniczną, ale także społeczną i komunikacyjną. Ulica Zwycięstwa pokazała, że błędy popełnione na początku – jak niedostateczna promocja i brak wczesnych działań edukacyjnych – mogą stać się cenną lekcją, jeśli zostaną poddane refleksji i wykorzystane do udoskonalenia przyszłych projektów.

Po trzecie, rekomenduje się rozwinięcie miejskiego modelu prototypowania, opartego na trzech filarach: edukacji, komunikacji i elastycznym wdrażaniu. Edukacja mieszkańców i przedsiębiorców powinna poprzedzać każdą interwencję przestrzenną, tłumacząc jej cele i metody. Komunikacja powinna być prowadzona wielokanałowo i w sposób ciągły – nie tylko w momentach krytycznych. Elastyczność wdrażania zaś umożliwia dostosowanie rozwiązań do rzeczywistych potrzeb użytkowników i realnych obserwacji.

Wreszcie, ewaluacja tego procesu prowadzi do wniosku o potrzebie zmiany paradygmatu planowania miejskiego – z modelu eksperckiego na współtwórczy. Miasto, które słucha, testuje, koryguje i uczy się razem z mieszkańcami, zyskuje nie tylko lepsze rozwiązania przestrzenne, ale przede wszystkim buduje kapitał społeczny – zaufanie, poczucie sprawczości i wspólnoty.



**GLIWICE**