Załącznik do uchwały nr XXX/179/II/2017
Rady Osiedla Wilda
z dnia 22 czerwca 2017 r.

RADA OSIEDLA
WILDA



Koncepcja uspokojenia ruchu na osiedlu Wilda w Poznaniu

Raport z konsultacji społecznych kwiecień – czerwiec 2017

Spis treści

1. Przygotowanie i publikacja Koncepcji.
2. Formy konsultacji z mieszkańcami.

2a. Dystrybucja wersji skróconej wraz z zaproszeniem do składania uwag.

2b. Publikacja na stronie www i na Facebooku z zaproszeniem do składania uwag.

2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r.

2d. Podsumowanie przesłanych uwag indywidualnych.

Spis treści c.d.

3. Wnioski i rekomendacje.
4. Załączniki:

   nr 1 – zestawienie uwag indywidualnych

   nr 2 – podsumowanie ankiet z warsztatów



1. Przygotowanie i publikacja koncepcji.

- W 2016 roku Rada Osiedla Wilda zleciła, za pośrednictwem Zarządu Dróg Miejskich, opracowanie koncepcji uspokojenia ruchu na obszarze ograniczonym ulicami: **Królowej Jadwigi, Stanisława Matyi, Przemysłową, Roboczą, Fabryczną, Hetmańską i Drogą Dębińską**.
- W wyniku prac zleconych naukowcom z Zakładu Systemów Transportowych **Politechniki Poznańskiej** powstał dokument pod nazwą **„RAPORT. Koncepcja uspokojenia ruchu w rejonie osiedla Wilda w Poznaniu”**, zwany dalej „Koncepcją”.

1. Przygotowanie i publikacja koncepcji – c.d.

- Zaproponowano 4 warianty reorganizacji ruchu obejmujące zakresem **zmiany kierunków wybranych odcinków ulic oraz inne zmiany będące ich konsekwencją jak np. zmianę sposobu parkowania, relacji skrętnych na skrzyżowaniach itp.**
- Proponowane warianty nie stanowią alternatyw dla siebie - są raczej kolejnymi etapami ewolucji systemu transportowego w obrębie analizowanego obszaru. **Warianty należy rozpatrywać w dłuższym horyzoncie czasowym. Mają one stanowić swoistą mapę drogową działań możliwych do podjęcia w celu osiągnięcia uspokojenia** ruchu na osiedlu.

2. Formy konsultacji z mieszkańcami.

- Zważywszy na całościowy i przyszłościowy charakter dokumentu, Rada Osiedla Wilda podjęła decyzję o przeprowadzeniu **szerokiej i wielokanałowej akcji informacyjnej i konsultacyjnej** przygotowanej Koncepcji. Przyjęte założenia będą służyły bowiem jako **tzw. dokument – matka** przy zlecaniu prac projektowych, remontowych i budowlanych na obszarze opracowania.

2a. Dystrybucja wersji skróconej wraz z zaproszeniem do składania uwag.

- Rada Osiedla Wilda zleciła wydruk **15.000 egzemplarzy** wiosennego wydania Ilustrowanego Informatora ROW, w którym znalazła się **wersja skrócona** Koncepcji oraz **zaproszenie do składania uwag oraz na spotkanie warsztatowe 26.04.2017**. Liczba egzemplarzy została wybrana z uwagi na liczbę adresów w obszarze opracowania – celem było **dostarczenie informacji o Koncepcji do wszystkich mieszkańców** terenu objętego koncepcją i otrzymanie możliwie szerokiej informacji zwrotnej.

2a. Dystrybucja wersji skróconej wraz z zaproszeniem do składania uwag – c.d.

- W dniach 1.04.-2.05.2017 **gazetka** z Koncepcją została **dostarczona do skrzynek** pocztowych w obszarze opracowania.
- Dystrybucję przeprowadziła firma kolportażowa ulotkiwpoznaniu.pl, z niewielkim wsparciem radnych osiedlowych ☺. Koszt dystrybucji oraz znaczną część kosztu wydruku ponieśli radni osiedlowi ze swoich diet.

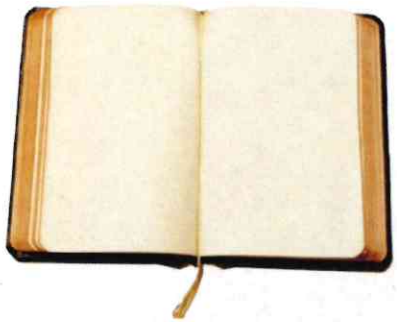
2a. Dystrybucja wersji skróconej wraz z zaproszeniem do składania uwag – c.d.2



- Kolportaż był na bieżąco monitorowany dzięki **raportom** przesyłanym przez **dystrybutora** oraz **mieszkańcom informującym o otrzymaniu / braku** gazetki na konkretnych ulicach poprzez wpisy na Nieformalnej Grupie Wildeckiej na Facebooku.

2b. Publikacja na stronie www i na FB z zaproszeniem do składania uwag.

- Od 10 kwietnia zarówno **pełna,** jak i **skrócona wersja** Koncepcji są dostępne **na stronie internetowej ROW** http://wilda.poznan.pl/koncepcja-uspokojenia-ruchu-na-wildzie/
- Zaproszenie do zapoznania się z powyższą stroną oraz do przesyłania uwag zostało również opublikowane na stronie https://www.facebook.com/radaosiedlawilda/



2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r.

- Rada Osiedla Wilda zaprosiła mieszkańców na **spotkanie warsztatowe** poświęcone Koncepcji, które odbyło się 26.04.2017r. W spotkaniu wzięło udział około 40 osób.
- Spotkanie było podzielone na **3 części**:
- I. krótka **prezentacja Koncepcji** przez autorów (Szymon Fierek i Maciej Bieńczak, PP)
- II. **praca w grupach** – wybór i uzasadnienie optymalnego wariantu z punktu widzenia różnych interesariuszy
- III. **Prezentacja wyników** prac grup i podsumowanie.

2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.

Warsztatowa forma spotkania została wybrana, ponieważ:

- praca w grupach pozwala na bezpośrednie spotkanie osób z odmiennym punktem widzenia, jednak celem pracy grupowej jest wypracowanie **wspólnego stanowiska** w sposób demokratyczny, z poszanowaniem innych dyskutantów.
- umożliwia wypowiedzenie się każdej osobie, także w formie **indywidualnej oceny** – zbierane opinie mogły być anonimowe, nie ujawniamy nazwisk w raporcie.
- praca w grupach z podziałem na role interesariuszy pozwala na **spojrzenie z innej perspektywy**, niż zazwyczaj obierana oraz pozwala zrozumieć przeciwne argumenty.

2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.2

- Uczestnicy spotkania w losowy sposób zostali przydzieleni do 4 grup interesariuszy: **piesi**, **kierowcy** samochodów osobowych, **pasażerowie komunikacji** miejskiej i **rowerzyści.**
- Zadaniem każdej z grup było **wybór najbardziej i najmniej,** z punktu widzenia jej interesariuszy, **korzystnego wariantu** zmian zaproponowanych w Koncepcji. Do wyboru były **4 warianty** przedstawione w opracowaniu **i wariant „0”** – stan obecny. Swoje decyzje grupy powinny były uzasadnić co najmniej 2 **argumentami**.

2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.3





2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.4

RADA OSIEDLA WILDA

Koncepcja uspokojenia ruchu na Wildzie
warsztaty 26.04.2017
karta pracy grupy

Grupa : KIEROWCY

1. Wybór sekretarza	-
2. **Najkorzystniejszy wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najlepszy dla nas jest wariant 0, ponieważ: 1. nie powoduje ~~nie~~ dodatkowego ruchu na Wildzie 2. Zabezpiecza pomiędzy nie zamachodem
3. **Najmniej korzystny wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najmniej korzystny dla nas jest wariant 4, ponieważ: 1. zły natężenie emisji, brak wskazania alternatywy 2. Esmisja
4. W jaki sposób doszliśmy do takich wniosków? (dyskusja, głosowanie, podpowiedź eksperta, inne .....)	Dyskusja głosowanie

KIEROWCY II

5. Wybór osoby / osób przedstawiających wyniki pracy grupy	
6.Uwagi, sugestie	1) TAK nie chcemy zamykać wlotów dla osób przejeżdżających z innych obszarów (np. Śl. Morcina) 2) Zmiana sygnalizacji na Drodze Dębinie/ przy V Zespole P/S Centrum - usprawnić 3) Parkingi buforowe od Chłopskiego z kierunku Dębca 4) Rozważyć wykup terenów Holdingu Tow. ZNTK na parkingi /przez MIASTO

2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.5

	Koncepcja uspokojenia ruchu na Wildzie warsztaty 26.04.2017 karta pracy grupy **Grupa :** ~~KOMUNIKACJA MIEJSKA~~
1. Wybór sekretarza	V 4 osoby za IV
2. **Najkorzystniejszy wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najlepszy dla nas jest wariant 0, ponieważ: (6 osób) 1. aby tramwaj miał dobry przejazd, potrzeba jest policja, a nie przebudowa 2. wjazd autobusu na Bergera będzie trudny - ten element z planu I 3. Nie będziemy mieli sklepów, Wilda będzie pustynią.
3. **Najmniej korzystny wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najmniej korzystny dla nas jest wariant ....., ponieważ: 1. 2.
4. W jaki sposób doszliśmy do takich wniosków? (dyskusja, głosowanie, podpowiedź eksperta, inne .....)	

KOMUNIKACJA MIEJSKA II

5. Wybór osoby / osób przedstawiających wyniki pracy grupy	
6.Uwagi, sugestie	• Zwiększenie natężenia ruchu na ul. Bergera - linia 71 dobry kąt wyjazdu z Robaczej - z Bergera nie • zwiększenie liczby autobusów i tramwajów, niskopodłogowe, niskopodłogowe • przystanek wiedeński przy ortopedii • przesunięcie przystanków spowoduje dłuższą drogę dla pasażerów i przystanek na łuku

2A IV.

- zmniejszenie utrudnień na trasie tramwaju
- niskie bezpieczeństwo, w tym dla wysiadających

2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.6

RADA OSIEDLA WILDA	Koncepcja uspokojenia ruchu na Wildzie warsztaty 26.04.2017 karta pracy grupy **Grupa :** ROWERY
1. Wybór sekretarza	
2. **Najkorzystniejszy wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najlepszy dla nas jest wariant ...IV..., ponieważ: 1. DOSTĘPNOŚĆ 100% ULIC JEDNOKIERUNKOWYCH 2. MOŻLIWOŚĆ WYDZIELENIA "ŚCIEŻEK" NA SZEROKICH ULICACH
3. **Najmniej korzystny wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najmniej korzystny dla nas jest wariant ...I..., ponieważ: 1. DOTYCZY TYLKO KILKU ULIC 2. MAŁA KORZYSTNOŚĆ DLA ROWERZYSTÓW (BRAK DOJAZDU W 100% MIEJSC)
4. W jaki sposób doszliśmy do takich wniosków? (dyskusja, głosowanie, podpowiedź eksperta, inne .....)	DYSKUSJA, GŁOSOWANIE CZĘŚCI OSÓB, PODPOWIEDZI EKSPERTÓW

ROWERY II

5. Wybór osoby / osób przedstawiających wyniki pracy grupy	
6.Uwagi, sugestie	1. WPROWADZENIE 30 KM/H NA CAŁYM OBSZARZE ZE ZNAKAMI PRZEPISOWYMI

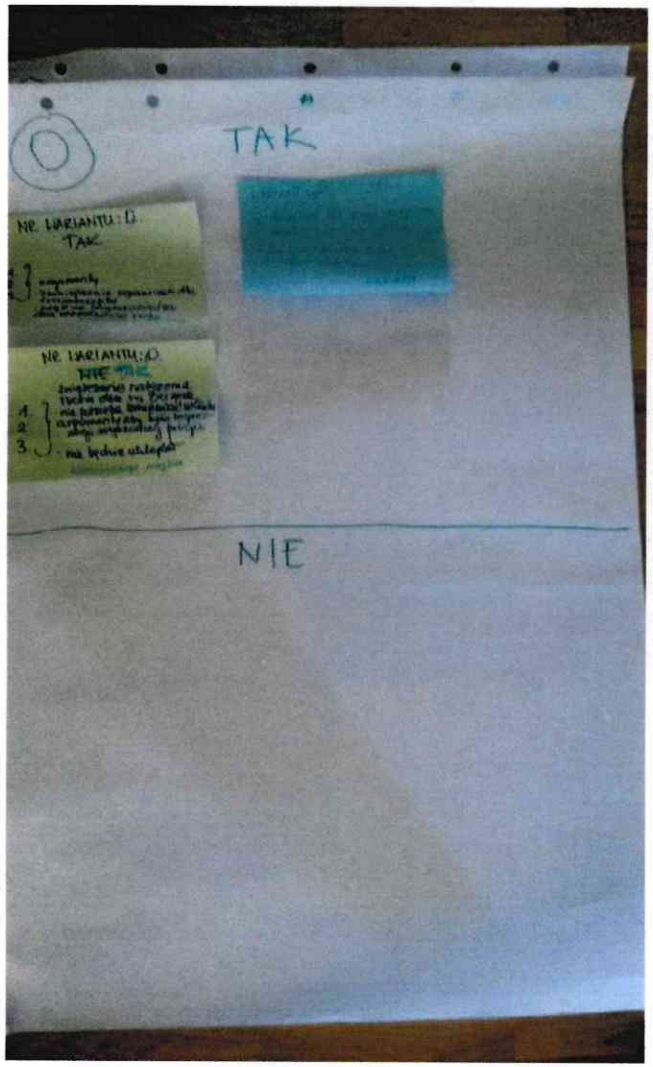
2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.7

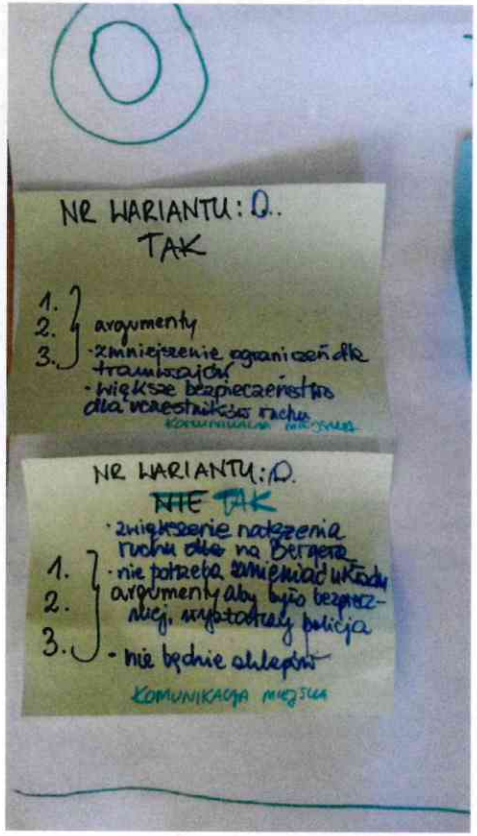
RADA OSIEDLA WILDA	Koncepcja uspokojenia ruchu na Wildzie warsztaty 26.04.2017 karta pracy grupy **Grupa :** PIESI
1. Wybór sekretarza	
2.**Najkorzystniejszy wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najlepszy dla nas jest wariant ...I (4:3)..., ponieważ: 1. U PRZYMORZU NIEPOKOJENIA MOŻNA WYCOFAĆ 2. POPRAWA ŚLEDZENIA DZIĘKI SEMAFOROM
3.**Najmniej korzystny wariant** (od 0 do IV) 0 - stan obecny **minimum 2 argumenty**	Najmniej korzystny dla nas jest wariant ...IV..., ponieważ: 1. NAJGORSZY WARIANT 2. ZA WIELO UTRAT
4. W jaki sposób doszliśmy do takich wniosków? (dyskusja, głosowanie, podpowiedź eksperta, inne ....)	GŁOSOWANIE ORAZ KONSENSUMNĘ

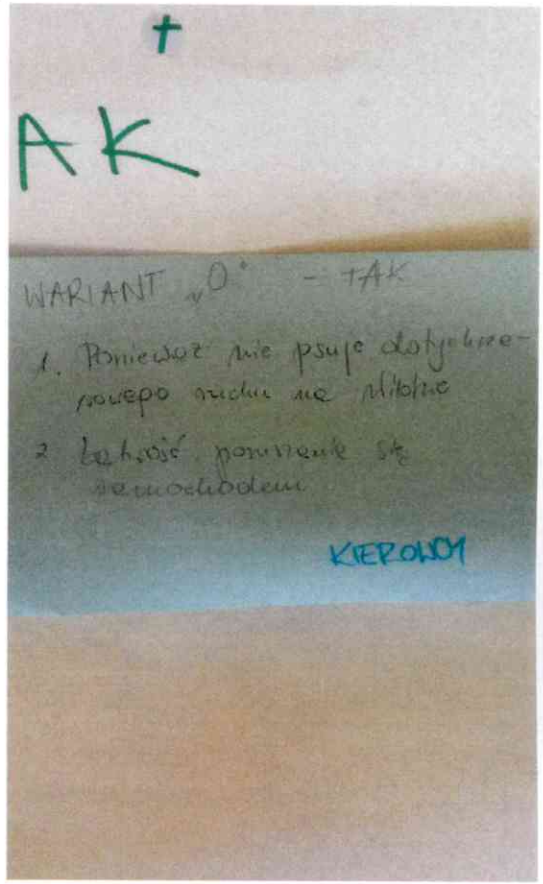
2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.8

- W trakcie pracy grupowej **pomocą merytoryczną i organizacyjną** służyli mieszkańcom autorzy Koncepcji i radni osiedlowi, nie brali oni jednak udziału w podejmowaniu decyzji.
- Po wykonaniu zadania grupowego mieszkańcy mogli pisemnie przedstawić swoje **indywidualne uwagi** do koncepcji, niezależnie od przydziału do grupy. Uwagi te zostały zebrane w tabeli wszystkich uwag indywidualnych, która stanowi **załącznik nr 1** do niniejszego raportu.
- Mieszkańcy zostali również poproszeni o wypełnienie **ankiet oceniających** formę, jak i przebieg **spotkania**. Podsumowanie tych ankiet znajduje się w załączniku nr 2.

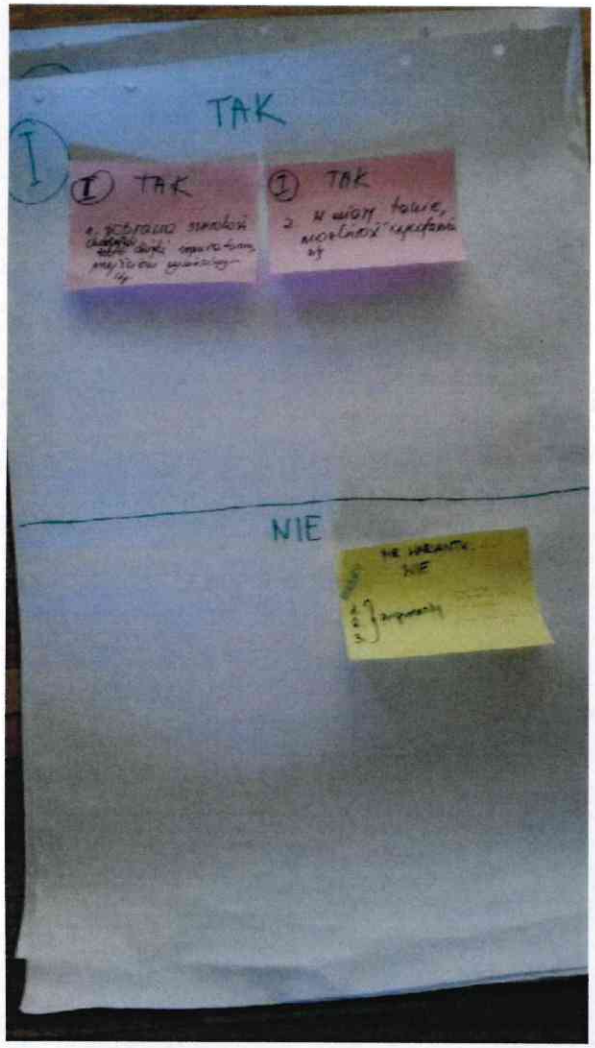
2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.9

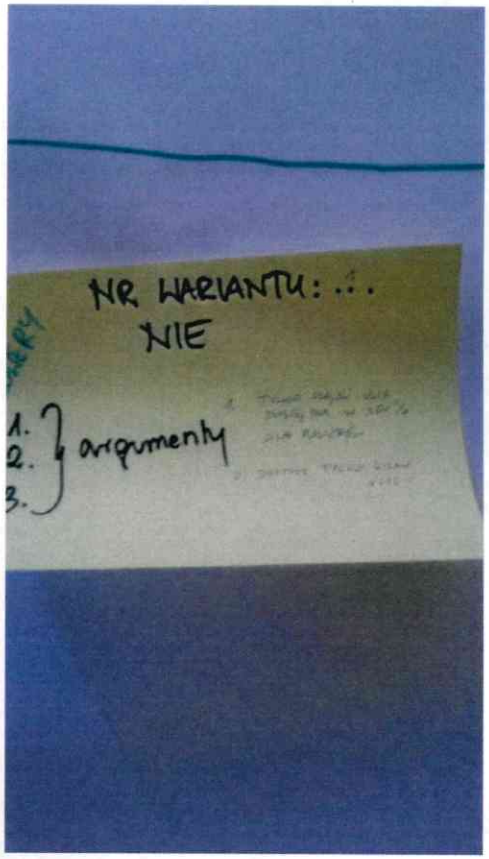






2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.10





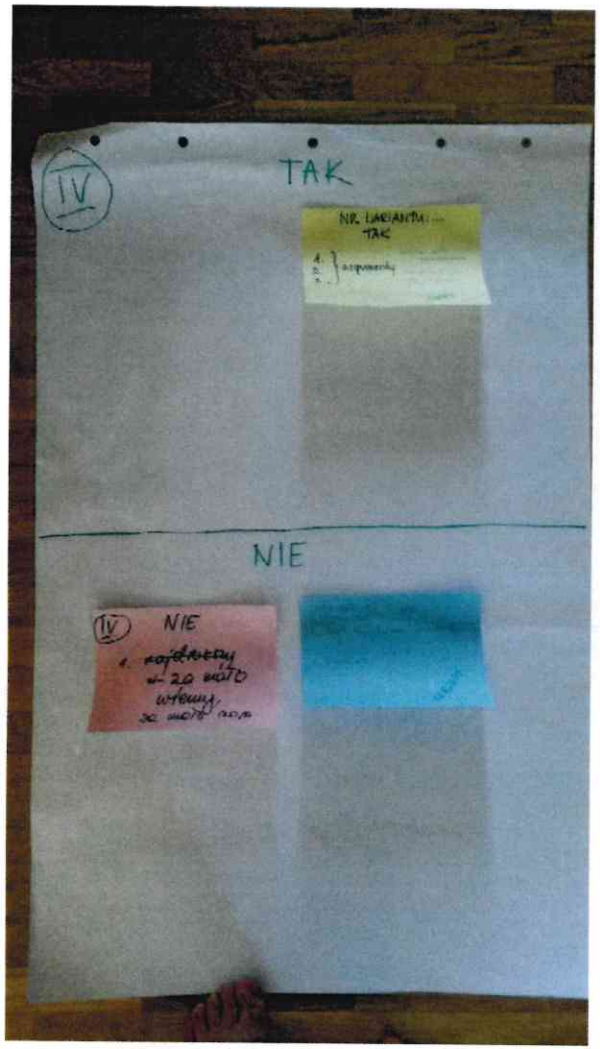
2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.11

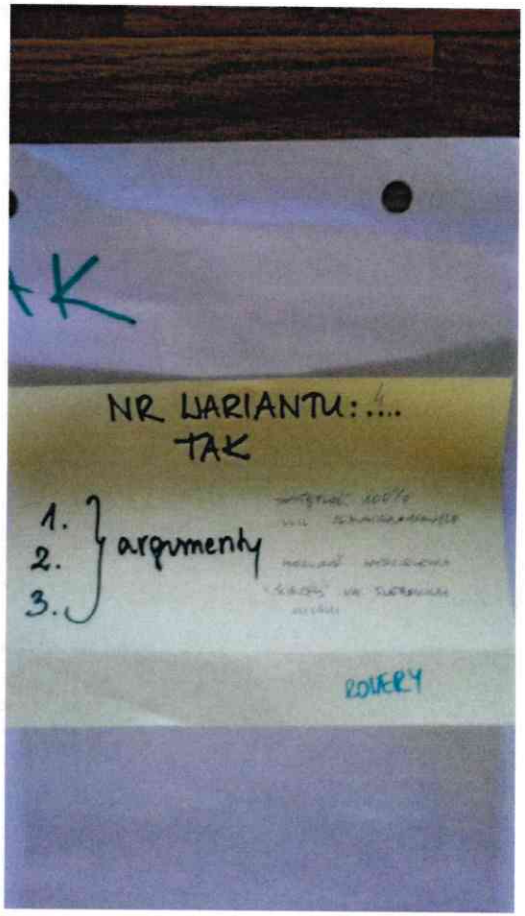


2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.12

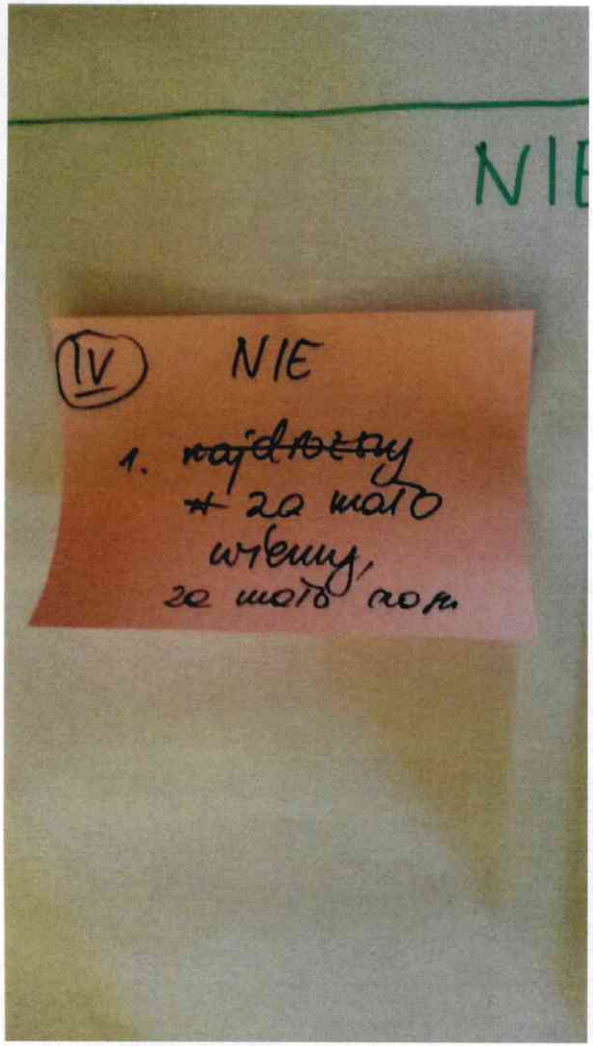


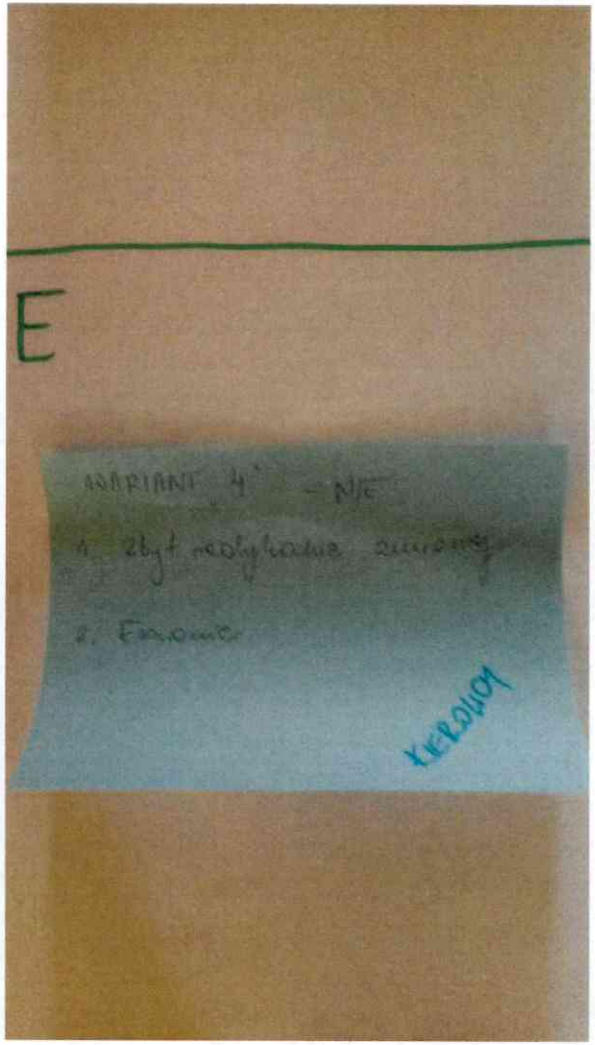
2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.13





2c. Spotkanie warsztatowe 26.04.2017r. - c.d.14





2d. Podsumowanie uwag indywidualnych.

- Uwagi indywidualne pisemne zostały zgłoszone drogą mailową, w komentarzach do publikacji Koncepcji na FB oraz na spotkaniu warsztatowym 26.04.2017r.
- Łącznie wpłynęły **23 listy uwag**, przy czym większość z nich zawiera więcej niż jedną uwagę.
- Większość uwag zgłosiły **osoby fizyczne**, jedną listę przysłało Stowarzyszenie Rowerowy Poznań.

2d. Podsumowanie uwag indywidualnych - c.d.

- Większość zgłoszeń dotyczy **konkretnych rozwiązań** (np. zmiana trasy autobusu 71, zieleń) bądź konkretnych ulic.
- 7 osób wyraziło generalne poparcie dla kierunku zmian, 2 wsparły konkretne warianty (I i II).
- 4 osoby wyraziły generalny sprzeciw wobec kierunku zmian, 1 odrzuciła konkretny wariant (IV).
- Zestawienie wszystkich uwag wraz z komentarzami autorów stanowi załącznik nr 1.

3. Wnioski i rekomendacje

A. Wnioski:

- Mieszkańcy Wildy zostali **skutecznie poinformowani** o przygotowanej Koncepcji
  – dystrybucja gazetki osiedlowej z wersją skróconą do skrzynek pocztowych oraz dostęp do wersji elektronicznej zagwarantował powszechny dostęp do dokumentu; nieliczne zgłaszane przypadki braku gazetki dotyczyły obszaru poza opracowaniem lub były w krótkim czasie uzupełniane.

3. Wnioski i rekomendacje – c.d.

- Mieszkańcy mieli **różne możliwości wypowiedzenia się** na temat koncepcji i zgłoszenia uwag, wszystkie zostały wykorzystane. **Zainteresowanie** tematem było **przeciętne** – łącznie około 50 osób (uwagi nadesłane oraz uczestnicy spotkania warsztatowego).
- Pomimo szerokiej akcji informacyjnej wielu uczestników spotkania warsztatowego słabo znało założenia Koncepcji i **potrzebowało dodatkowych wyjaśnień**.
- Większości mieszkańców **podobała się forma warsztatowa** spotkania 26.04., jednak dla części uczestników była to sytuacja nie do końca komfortowa. Kilka osób nie wzięło udziału w części warsztatowej, nie wypełniło ankiety ewaluacyjnej bądź wybrało pracę w grupie innej niż losowo przydzielona.

3. Wnioski i rekomendacje – c.d.2

- Dużym **wyzwaniem** dla uczestników warsztatów była **konieczność wejścia w rolę** określonej grupy interesariuszy, często innej niż ta, z którą się identyfikują.
- Mieszkańcy mieli duży **problem z formułowaniem** rzeczowych **argumentów** za / przeciw jakiemuś wariantowi. Często jako argumenty podawane były obiegowe i nieprecyzyjne opinie, np. „nie będziemy mieli sklepów, Wilda będzie pustynią", albo „moim zdaniem koncepcja jest całkowicie nieprzemyślana", a nie informacje zawarte w opracowaniu naukowym opartym na badaniach.

3. Wnioski i rekomendacje – c.d.3

- Uwagę zwraca **polaryzacja opinii**: część mieszkańców to entuzjaści uspokajania ruchu, gotowi na wariant IV, a nawet więcej. Z drugiej strony, spora część mieszkańców wyraźnie boi się zmian i woli zachować status quo.
- Uczestnicy warsztatów zwracali uwagę na trudność pracy pod **presją czasu** oraz przy niedostatecznej wiedzy. Zdarzały się zmiany stanowiska na skutek wyczerpujących wyjaśnień ekspertów, nie na wszystkie wystarczyło jednak czasu.
- Spora część uczestników zwracała uwagę na **brak skutecznej moderacji** i zawłaszczanie dyskusji przez najgłośniejszych.

3. Wnioski i rekomendacje – c.d.4

B. **Rekomendacje**:

1. Rada Osiedla Wilda podtrzymuje swoje przekonanie, iż w obszarze objętym Koncepcją **należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch** służące mieszkańcom Osiedla.
2. Z uwagi na już wdrażane projekty (zmiana organizacji ruchu na ul. Przemysłowej, budowa przejść wyniesionych na ul. Prądzyńskiego, wprowadzanie kontraruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych i in.) oraz stosunkowo niskie koszty, rekomenduje się **stopniowe wdrażanie Wariantu I**. Dodatkowym atutem jest tutaj względna łatwość wycofania wprowadzonych zmian w przypadku, gdy się nie sprawdzą.

3. Wnioski i rekomendacje – c.d.5

3. Zgodnie z wytycznymi autorów Koncepcji, rekomendujemy zmianę organizacji ruchu w pierwszej kolejności na ulicach:
   - **Jana Umińskiego i Ignacego Prądzyńskiego** (jednocześnie),
   - **Stefana Czarnieckiego, Robocza i Przemysłowa** (jednocześnie).

Zmiany na powyższych ulicach pozwolą na przetestowanie rozwiązań zaproponowanych w koncepcji i podjęcie decyzji w przyszłości o kontynuacji bądź modyfikacji działań.

3. Wnioski i rekomendacje – c.d.6

4. Rekomenduje się również wprowadzenie:

- **strefy płatnego parkowania**;
- **kontraruchu rowerowego** na wszystkich jednokierunkowych ulicach;
- wysp przystankowych (tzw. **przystanków wiedeńskich**):
  - na ul. 28 czerwca 1956 roku (na wysokości Rynku Wildeckiego);
  - na ul. Wierzbięcice (przystanek „Świętego Czesława");
  - na ul. Górna Wilda (przystanek „Różana");
  - na ul. 28 czerwca 1956 roku – przystanki Antoniego Kosińskiego, Pamiątkowa, Traugutta;

3. Wnioski i rekomendacje – c.d.6

- **strefy skrzyżowań równorzędnych** na obszarze między ulicami: Przemysłową, 28 Czerwca 1956 roku, Pamiątkową, Roboczą;
- **urządzeń z zakresu bezpieczeństwa** ruchu w pobliżu szkół na ulicach, parków, placów zabaw.

Zał. nr 1

KURW - konsultacje				
zgłaszający	data	źródło	uwagi do koncepcji	komentarz ekspertów z Politechniki
osoba fizyczna	5 kwietnia	email	Zapoznałem się z Gazetką Rady Osiedla Wilda i umieszczoną w niej Koncepcją uspokojenia ruchu na Wildzie. Rozumiem ideę, ale by zmniejszyć ruch ulicami przelotowymi , a takimi są Wierzbięcice, Przemysłowa i Górna Wilda trzeba mieć to czym zastąpić. Tego w tej koncepcji nie ma i dlatego moim zdaniem jest całkowicie nieprzemyślana. Kolejne warianty nienajlepiej świadczą o znajomości Wildy przez projektantów, albo o niepoważnym podejściu do projektu. Sformułowania : konieczność dojazdu do określonych destynacji innymi ulicami niż to ma miejsce , nasuwają jedno pytanie - Jakimi. Takich ulic nie będzie gdyby wszystkie zmiany zostały wprowadzone, albo będą tak długie , że dodatkowo wprowadzą w powietrze masę spalin. Podsumowując: jestem przeciw takiej zmianie.	Przenoszenie ruchu z jednych ulic na inne, co Pani/Pan sugeruje, pisząc o zastąpieniu "ulic przelotowych", mija się z celem, szczególnie w kontekście ograniczenia ruchu tranzytowego. Po wprowadzeniu nawet najbardziej radykalnych zmian przewidzianych w wariancie 4, wszelkie relacje źródło-cel podróży zostaną zachowane. Zmianom ulegną przebiegi podróży, co jest nierozerwalnie związane z wprowadzaniem ruchu jednokierunkowego. Zmiany te powinny zaskutkować rezygnacją z przejazdów przez Wildę części kierowców, dla których jest ona jedynie obszarem tranzytowym. To z kolei, w dłuższym horyzoncie czasowym, powinno spowodować odczuwalną zmianę warunków ruchu na samej Wildzie i tym samym dłuższe dystanse podróży docelowych czy źródłowych (do i z Wildy) powinny zostać zrekompensowane krótszymi czasami takich podróży.
osoba fizyczna	5 kwietnia	email	Szanowni Radni, Z radością przyjmuję informację o planowanej koncepcji, niepokoi mnie jednak kilka aspektów. 1. Generalna koncepcja opiera się na wygospodarowywaniu miejsc parkingowych. Jednak poprawa stanu dzielnicy nie opiera się na zamienianiu jej w wielki parking. Zdecydowanie brakuje nacisku na zieleń, chodniki i małą architekturę! (Ulice wildeckie powinny być miejscem spotkań a nie parkingiem, dlatego postuluję o ograniczanie miejsc parkingowych i wykorzystanie przestrzeni w sposób bardziej przyjazny mieszkańcom.) Proszę o odniesienie się do tego punktu! 2. Informator nie ujmuję stworzenia strefy Tempo30 albo strefy zamieszkania, ale rozumiem, że taka ma zostać utworzona, tym bardziej, że na większości ulic które staną się jednokierunkowe nie przewidziano kontrapasów rowarowych (co oznacza, jak rozumiem, że kontraruch zostanie wprowadzony za pomocą znaków T-22 "Nie dotyczy rowerów". Proszę o informację na jakich ulicach zostanie wprowadzona strefa (Tempo30 czy zamieszkania?)! 3. Jak wpłynie wprowadzenie "esowania" na bezpieczeństwo rowerzystów w kontraruchu? 4. Całkowicie pominięte zostały ulice Madalińskiego i Pamiątkowa. Chciałem przypomnieć, że ulice są mocno zaniedbane i zdominowane przez parkujące samochody zostawiające mieszkańcom wąskie chodniki. Jakie są plany rady osiedla wobec tych ulic? Podsumowując proszę o zwrócenie uwagi na dwie bardzo istotne kwestie 1. Ograniczajmy nie tylko ruch ale również miejsca parkingowe! 2. Potrzeba: - drzew! - ławek - stojaków rowerowych (może lepszy design niż aktualnie)	1. Wygospodarowanie nowych miejsc parkingowych nie odbywa się kosztem rezygnacji z zieleni, a wykorzystaniem zwolnionego po ruchu dwukierunkowym miejsca na ulicach. Koncepcja dot. organizacji ruchu stąd kwestie związane z planowaniem przestrzeni miejskiej takie jak np. mała architektura czy zieleń nie są kluczowym jej elementem. Kwestie związane z wyżej wymienionymi aspektami zostaną rozwiązane na etapi projektowania poszczególnych ulic. 2. Nie przewiduje się wprowadzenia w sensie stricte strefy tempo 30, natomiast planowane jest wprowadzenie strefy skrzyżowań równorzędnych oraz urządzeń spowalniających ruch. Rozwiązanie ze strefą tempo 30 jest niekorzystne ze względu na konieczność poniesienia dopuszczalnej prędkości tramwajów na ul. Wierzbięcice do 50 km/h. Ponadto na wszystkich ulicach na których planowane są zmiany proponuje się wprowadzenie kontraruchu rowerowego. 3. Zasadniczo esowanie ruchu powoduje ograniczenie prędkości, co przekłada się na poprawę bezpieczeństwa wszytkich uczestników ruchu, a zwłaszcza pieszych i rowerzystów (przy ograniczeniu prędkości poniżej 30km/h obserwuje się znaczne zmniejszcze skutków wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów). Znane są również rozwiązania, w których esowanie ruchu samochodowego jest uzupełnione przesrzenią dla rowerzystów bez esowania, co poprawia ich warunku poruszania się. 4. W ramach budżetów w poszczególnych latach Rada sukcesywnie będzie remontować kolejne obszary dzielnicy. W odniesieniu do podsumowania należy zauważyć, że proponowane postulaty należy realizować ewolucyjnie: - redukcja miejsc parkingowych może przebiegać np. przy polepszeniu oferty publicznego transportu zbiorowego, czy też w przypadku powstawania nowych parkingów na terenach nie należacych do Miasta Poznań, - w przypadku nowych nasadzeń drzew należy uwzględnić również kwestie infrastruktury podziemnej, - projekty ławek, a szerzej małej architektury powinny uwzględniać również potrzeby mobilnościowe osób o ograniczonej mobilności, - forma stojaka rowerowego jest zdefinowana w dokumencie "Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania" w powinna być dyskutowana w ramach jego ewentualnej aktualizacji.
osoba fizyczna		FB	Po zapoznaniu się z pełną wersją koncepcji stwierdzam, że ma ona wiele zalet i w wielu przypadkach proponowane tam zmiany mogą być korzystne dla niemal wszystkich! Niestety, ale znalazłem też w niej pewne nieścisłości lub, być może, celowo ukryte fakty. Mam na myśli kwestię ul. Bergera. Na str. 28 koncepcji doczytałem, że na tej ulicy całkowicie znikną miejsca parkingowe między Przemysłową a budynkiem Politechniki. Oznacza to likwidację 14 miejsc parkingowych - nie wiem dlaczego, autobus 71 zmieściłby się przecież. Natomiast na następnej stronie (str. 29) w tabeli umieszczono bilans miejsc parkingowych na poszczególnych ulicach przed i po zmianach i w tabeli tej w ogóle ul. Bergera nie uwzględniono, a tam ewidentnie będzie bilans ujemny.	Dziękujemy za zwrócenie uwagi - przez niedopatrzenie ul. Bergera nie została uwzględniona w zestawieniu tabelarycznym. Skupiliśmy się na ulicach, na których planowane jest wprowadzenie zmian w organizacji ruchu. Likwidacja części miejsc na ul. Bergera jest konieczna z uwagi na możliwość przejazdu nią autobusu - przy stanie istniejącym autobus nie przejedzie swobonie (bez zbędnych strat czasu).
osoba fizyczna	23 kwietnia	email	1. Proszę nie skupiać się na "uspokojeniu ruchu", gdyż dopuszczalna prędkość maksymalna w strefie miejskiej dla pojazdów mechanicznych wynosząca 50 km/h jest i tak prędkością maksymalną do osiągnięcia na wildeckich ulicach. Proszę zrezygnować ze wszelkich "urządzeń z zakresu bezpieczeństwa ruchu" (np. progów zwalniających, wyniesionych skrzyżowań, szykan, separatorów ruchu), a skupić się na środkach upłynniających ruch pojazdów, w celu szybkiego rozładowania korków oraz na projektowaniu nowych miejsc parkingowych (co już Państwo uczyniliście). 2. Ad. "WARIANT I, zmiana ul. Przemysłowej na ulicę jednokierunkową (w kierunku południowym) na odcinku między ul. Świętego Czesława a ul. 28 czerwca 1956r" Tak - dla zmiany ul. Przemysłowej na ulicę jednokierunkową w kierunku południowym, ale OD ul. Roboczej DO ul. 28 Czerwca. Proszę pozostawić dwukierunkowość DO ulicy S. Matyi - skraca to bardzo dojazdy do centrum miasta omijając ruchliwą ul. Wierzbięcice. 3. Ad. "WARIANT II, zmiana ul. Górna Wilda na ulicę jednokierunkową z ruchem skierowanym w stronę północną - na odcinku od ul. Wierzbięcice do ul. Dolna Wilda" oraz "WARIANT III, zmiana ul. Wierzbięcice na ulicę jednokierunkową z ruchem skierowanym w stronę południową" Jestem przeciwny wprowadzaniu jednokierunkowości na tych ulicach, spowoduje to dodatkowe obciążenie ul. Królowej Jadwigi między tymi ulicami, która w popołudniowych godzinach szczytu i tak jest już mocno zakorkowana. 4. Ad. "WARIANT IV, zamknięcie przejazdu ul. 28 Czerwca 1956 roku na wysokości Rynku Wildeckiego" Zamykanie jednej z głównych ulic Wildy dla pojazdów mechanicznych, spowoduje zagęszczenie ruchu na ul. Roboczej oraz ul. Dolna Wilda, które są jednopasmowe. Jako dowód niech posłuży zamknięcie 2 tygodnie temu ul. 28 Czerwca na Dębcu. Czy przejeżdżaliście Państwo wtedy ul. Dolna Wilda na odcinku między ul. Królowej Jadwigi a wiaduktem autostrady A2? Pragnę podkreślić, że przejazd był znacznie utrudniony. Ad. "Zorganizowanie na Rynku Wildeckim swego rodzaju centrum osiedla Wilda z przestrzenią przyjazną mieszkańcom na wzór Alexanderplatz w Berlinie - wyeliminowanie barier komunikacyjnych w ruchu pieszym i rowerowym, ruch tramwaju w poziomie chodnika" Proszę nie porównywać zamknięcia dla pojazdów mechanicznych ul. 28 Czerwca do zamkniętych ulic Gontardstr. i Dirkenstr. przy Alexanderplatz w Berlinie, wokół którego od strony północno-zachodniej i południowo-wschodniej przebiegają ulice Karl-Liebknechtstr. i Grunerstr. z przynajmniej dwoma pasami dla samochodów w każdym kierunku. 5. Pominęliście Państwo ul. Pamiątkową między ul. Madalińskiego a Fabryczną. Proszę wprowadzić na tym odcinku ruch jednokierunkowy w kier. północnym, zaplanować nowe miejsca parkingowe na ulicy pod kątem 60 stopni po stronie południowej oraz wprowadzić parkowanie równolegle do ulicy po stronie północnej. Obecnie po stronie północnej pojazdy parkowane są pod kątem do osi jezdni, przez co jest zabierane 80% chodnika dla ruchu pieszych, którzy muszą przeciskać się między pojazdami a kamienicami. Kierowcy udający się do centrum handlowego "Green Point" omijają w ten sposób koszty, które ponieśliby parkując na terenie centrum handlowego dłużej niż 2 godz.	Jedynym skutecznym sposobem na upłynnienie ruchu na takich obszarach jak Wilda jest wyeliminowanie części podróży realizowanych samochodami osobowymi. W związku z tym planuje się wprowadzenie szeregu ulic jednokierunkowych ucinając możliwość swobodnego (bez ograniczeń) przejazdu przez rejon osiedla dla podróżnych spoza osiedla. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu zostały zaproponowane w sąsiedztwie obiektów generujących wzmorzony ruch dzieci (szkoła, przedszkola itp.). Jest to konieczne w związku z brakiem przestrzegania przepisów o których Pani/Pan pisze.

osoba fizyczna	21 kwietnia	email	Zgodnie z przedstawioną koncepcją, na skrzyżowaniu ulic Górna Wilda i Spadzista ma powstać sygnalizacja świetlna. Skoro przy obecnym, "niespokojnym" ruchu, piesi nie mają problemów z przejściem, a samochody z włączeniem się do ruchu, to jaki jest cel jej umieszczania przy uspokojeniu ruchu? Według mnie jest to wybitnie chybiony pomysł. Mój niepokój wzbudziła także propozycja zmiany kierunku ruchu na ul. Spadzistej. Dziś przebiega on pod górę, w prezentowanej koncepcji jej bieg przedstawiono jako z górki. Zimą samochody mają bardzo często problem przy poruszaniu się pod górę, gdy pomiędzy kamienną nawierzchnią ulicy zalega śnieg. Wydaje mi się, że po zmianie kierunku, mogą ześlizgiwać się ze Spadzistej i niekontrolowanie wjeżdżać na pasy, torowisko czy jezdnię. Może to być przyczyną licznych wypadków w tym rejonie w porze zimowej. Kolejna sprawa, choć nie ujęta bezpośrednio w koncepcji, dotyczy kanalizacji deszczowej. Obecnie podczas intensywnych opadów pomiędzy ul. Spadzistą, a schodami prowadzącymi na ul. Głęboką (w biegu ul. G. Wilda), tworzy się ogromna kałuża. Uniemożliwia ona przejazd tramwajom, samochodom, a także przejście pieszych. Ponadto zalewa piwnice. Mam nadzieję, że przy przebudowie ulicy, również ta kwestia zostanie zmodernizowana i kanalizacja burzowa uzyska żądaną sprawność. Mam nadzieję, że podczas przebudowy, Wilda zyska również zieleń przyuliczną, której obecnie brakuje, szczególnie na Wierzbięcicach.	Sygnalizacja była jako opcja rozważana z uwagi na przecinanie się torów jazdy (torowiska i jezdni - patrz podobne rozwiązania na ul. Winogrady). Jeśli chodzi o ul. Spadzistą to jej nachylenie może powodować niebezpieczeństwo przy obu kierunkach. Koncepcja nie podejmowała kwestii kanalizacji stąd nie wspomina się o tym w dokumencie.
osoba fizyczna	28 kwietnia	email	Co do samej koncepcji chciałbym wyrazić swoje poparcie dla wariantu IV, który w dobry sposób równoważy argumenty i potrzeby wszystkich mieszkańców polepszajac sytuację kazdej z grup uczestników lokalnego ruchu ulicznego.	
osoba fizyczna	3 maja	email	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, by uspokoić ruch i uzyskać przestrzeń do parkowania jest bardzo dobrym rozwiązaniem. Jednak trzeba przeanalizować kierunki ruchu w szerszym kontekście niż tylko nasza dzielnica. Wprowadzenie ruchu w kierunku południowym na dwóch sąsiednich ulicach Przemysłowej i Wierzbięcicach jest błędnym rozwiązaniem. Zwłaszcza, że obecnie jedynie z tych ulic istnieje możliwość lewoskrętu na ulicę Królowej Jadwigi / Most Dworcowy. Proponowany ruch w kierunku północnym na ulicy Górna Wilda umożliwia jedynie prawoskręt w Królowej Jadwigi. Spowoduje to, że mieszkańcy naszej dzielnicy będą mieć utrudniony przejazd do zachodniej części miasta. Jest to jedyna uwaga jaką mam do zaprezentowanych koncepcji. Z niecierpliwością czekam, aż zwiększy się liczba dostępnych miejsc parkingowych na Wildzie.	Właśnie szersze spojrzenie na układ transportowy spowodowało zaproponowanie takich, a nie innych zmian. Pragniemy zauważyć że ul. Przemysłowa tylko w części została przewidziana jako jednokierunkowa - relacje w kierunku północno - zachodnich rejonów miasta zostaną zachowane.
osoba fizyczna	8 maja	email	Uwagi do koncepcji uspakajania ruchu na Wildzie Wariant I -Linia autobusowa 71 Dlaczego trasa linii autobusowej 71 ma zostać po raz kolejny wydłużona. Wydłużenie trasy na ul. Przemysłowa- ul. Bergera-ul. Robocza wydaje się mało zasadna. Linia 71 i tak ciągle ma opóźnienia na trasie, i to są dość duże, a nawet b. duże opóźnienia. Autobusy tej linii często „koczują" w korkach na całych długościach ulic Mieszka I i Niepodległości – co przenosi się czasami na „makabryczne" opóźnienia. - Po pierwsze skrzyżowanie ulic Przemysłowej z ul. Robocza jest na tyle duże, że autobus w obie strony może swobodnie zakręcać. Poza tym przejście dla pieszych za zakrętem z ul. Przemysłowej na ul. Roboczej jest na dość mocno cofnięte od zakretu, w miarę bezpiecznie dla pieszego. Autobus też bez zbędnych ostrych zakrętów (ul. Robocza) \skręca w ul. Roboczą i jedzie prosto tą ulicą dalej w kierunku oś. Dębina. - Wydłużenie trasy linii 71 na odcinku ul. Przemysłowa-ul.G.Bergera-ul.Robocza – raczej pozbawiona zalet. Niewygodny manewr skrętu dla kierowcy autobusu nr 71(długi autobus) z ul. Przemysłowej na ul. Bergera. Chociaż kierowcy autobusów to świetni zawodowcy. - Bezpośrednio przy zakręcie przejście dla pieszych, średnio bezpiecznie.(pierwsze przejście) - Na ul . Bergera po obu stronach parkują samochody. Przy skręcie z ul. Przemysłowej zniknie co najmniej 10 miejsc postojowych, jeśli nie więcej. - Przy ul. Bergera (ze skrętu z ul. Przemysłowej) po lewej stronie jest park M.C.Skłodowskiej w którym przesiaduja ludzie, starsi, młodzież, dorośli z małymi dziećmi. Wzmożony hałas, spaliny przez ruch. Po prawej stronie tej ulicy jest plac zabaw, a kawałek dalej gmach uczelni – Politechniki Poznańskiej. W tym gmachu młodzież – studenci mają zajęcia i często stoją na ulicy i się nią przemieszczają, poza tym przesiadują w parku oczekując na zajęcia. Z parku studenci wychodzą na wprost na budynek uczelni w której mają zajęcia (przejście piesi – to już drugie przejście, kilka metrów od pierwszego) - Ul. Bergera jest obecnie w miarę spokojna mimo dopuszczonego ruchu samochodowego (jeden kierunek), tą ulicą ludzie przemieszczają się na rynek, do parku, spacerują z wózkami, z psami. Po przekierowaniu częściowo ruchu samochodowego na tę ulicę już taką spokojną nie będzie. - Ulica Bergera prowadzi po łuku i ma 3 przejścia dla pieszych, na początku jednego końca ulicy i kilka metrów dalej (wspomniane wcześniej) i na końcu drugiego odcinka ulicy, pasy na ul. Bergera przy skręcie w ul. Roboczą. Tutaj dodatkowe utrudnienia pieszy – kierowcy. - Utrudnienia też na tym skrzyżowaniu (z ul. Bergera w ul. Roboczą) na zakresie kierowcy- kierowcy z ul. Bergera skręcający w lewo muszą uważać, na kierowców jadący prosto ul Roboczą do ul. Przemysłowej. Poza tym Na ul. Roboczej parkują na chodniku samochody i przy skręcie w lewo może istnieć zagrożenie ograniczonej widoczności (dla skręcającego) przy wzmożonym ruchu samochodowym przez Bergera. - Czy przybędzie więcej miejsc parkingowych, śmiem wątpić. Za chwilę powstaną nowe budynki o których się nie wspomina. - Dlatego nie widzę żadnego uzasadnienia dla wzmożonego ruchu samochodowego plus autobus nr 71 odcinkiem - ul. Bergera. Pozdrawiam pasażerka linii autobusowej 71, a także uczestniczka ruchu pieszego. Poznań-Wilda	Zmiana przebiegu linii autobusowej wynika z proponowanych ograniczeń ruchu na ul. Roboczej. Ponadto jak Pani/Pan słusznie zauważył/a linia 71 "łapie" opóźnienia daleko poza tym skrzyżowaniem. W związku z tym należy raczej zwrócić się do ZTM o urealnienie rozkładu jazdy, uwzględniającego warunki ruchu generujące opóźnienia. Lokalizacja przejścia dla pieszych jest w związku z charakterem opracowania (koncepcja) orientacyjne. Szczegółowo zostanie zaprojektowana na etapie projektowym.
osoba fizyczna	12 maja	email	wyraźny sprzeciw, autor emaila zaakceptowałby zmianę 2-3 ulic, ale nie wyłe ile koncepcja zakłada	
stowarzyszenie Rowerowy Poznań		email	Uwagi ogólne: Dwukierunkowy ruch rowerowy powinien być zastosowany powszechnie na wszystkich ulicach jednokierunkowych, jak również na ulicach z zakazem ruchu objętych niniejszym opracowaniem. Na wszystkich skrzyżowaniach należy zapewnić dostępność wszystkich relacji dla rowerzystów. Na jednokierunkowych ulicach biegnących z góry na dół należy uspokoić ruch poprzez zastosowanie tzw. esowania jezdni oraz naprzemiennego parkowania po obu stronach na jezdni. Na długich odcinkach szerokich ulic jednokierunkowych zalecamy zastosowanie tzw. poduszek berlińskich lub progów sinusoidalnych przyjaznych dla wszystkich uczestników ruchu. Na etapie powstawania poszczególnych projektów należy uzupełnić brakujące oznakowanie pionowe i poziome, w zakresie kontraruchu (T-22, P-27). Podczas tworzenia poszczególnych projektów należy wskazać lokalizację elementów małej architektury i zieleni w obrębie skrzyżowań w sposób optymalny, tzn. by z jednej strony wyeliminować nielegalne parkowanie, a z drugiej nie zastawiać przestrzeni dla pieszych. W przypadku braku możliwości instalowania tych elementów należy zamontować blokujące słupki ozdobne, ujednolicone dla całego obszaru. W obrębie uspokojonego ruchu (30km/h) należy zlikwidować wszystkie barierki i szykany znajdujące się w pobliżu placówek oświatowych czy innych instytucji, tak by zapewnić jak najwęcej miejsca pieszym na chodniku. W rejonie skrzyżowań tzw. teowych nie założono likwidacji miejsc parkingowych, co jest niezgodne z obowiązującymi przepisami i nie uzyska zatwierdzenia organizacji ruchu. Ważne, by uspokojenie ruchu na poszczególnych ulicach odbywało się nie tylko za pomocą elementów organizacji ruchu, ale również z wykorzystaniem wszystkich dostępnych elementów z zakresu realizacji projektów budowlanych. Niezbędna instalacja odbojników w przypadku wyznaczania parkowania skośnego, aby zapobiec wjeżdżaniu aut w głąb chodnika. Uwagi szczegółowe: Ul. Niedziałkowskiego powinna stać się jednokierunkową nie do Różanej, a do Topolowej, by umożliwić przeniesienie parkowania z wąskich chodników. Proponowana w wariancie II droga dla rowerów nie spełnia obowiązujących standardów rowerowych w zakresie tzw. przerzucania stron prowadzenia drogi dla rowerów. Przy opcji ruchu jednokierunkowego dla samochodów w ul. Górna Wilda ruch rowerowy należy prowadzić w jezdni na zasadach ogólnych, a w przeciwną stronę - za pomocą kontraruchu lub kontrapasa rowerowego. Proponowana sygnalizacja świetlna w wariancie II nie spełnia obowiązujących przepisów, zgodnie z którymi sygnalizacja musi znajdować się na wszystkich wlotach skrzyżowania. Sugerujemy, by zrezygnować z sygnalizacji na skrzyżowaniu Spadzista/Górna Wilda. Wariant III musi być spójny z projektem przebudowy torowiska w ul. Wierzbięcice oraz 28 Czerwca 1956. Przedstawiona w koncepcji propozycja mocno odbiega od założeń tego projektu. W wariancie IV konieczne jest poprowadzenie ruchu rowerowego przez przystanek (jest to ważna trasa dojazdowa do centrum) - to też odbiega od projektu ZTM dotyczącego przebudowy torowiska.	Postulowany jest kontraruch rowerowy na wszystkich ulicach na których planowane jest wprowadzenie ograniczeń do jednego kierunku. Również esowanie zostało zaproponowane tam, gdzie było to zasadne. Oznakowanie zawarte w koncepcji ma jedynie charakter orientacyjny, i faktycznie należy je uzupełnić na etapie projektowym, podobnie jak rodzaje poszczególnych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. "Odbojniki" zostały zaproponowane.
osoba fizyczna		email	Analiza 3 ulic . Dlaczego ul. Krzyżowa jest tak faworyzowana. Zarząd Dróg Miejskich tego nie widzi! Ulica Krzyżowa jest otwarta od str. południowej, Czajcza i Jerzego to zwarta zabudowa po obu stronach ulicy. Poszerzyć, Krzyżową zrobić miejsca postojowe pod płotem, bo jest tam miejsce na taką koncepcję. Dlaczego ta ulica ma być jednokierunkowa! Proszę porównać natężenie ruchu! Na Krzyżowej zmniejsza się ruch o połowę robi jeden kierunek, i to w dół -mniejszy hałas- a na Czajczej dwa kierunki i zwiększenie ruchu! Analiza, tylko pobieżna pokazuje mizerię tych pomiarów. Proszę porównać natężenie obecne na ul .Czajczej (524) a wersją 4 (521) przy zamkniętej ul 28 Czerwca 1956 r. na rynku! Jeśli już to Czajcza jeden kierunek (w dół) przy takim natężeniu ruchu Co jest powodem takiego wyciszenia ul. Krzyżowej. Zarząd Dróg Miejskich wie?	Żadna z ulic w koncepcji nie jest ani faworyzowana, ani dyskryminowana. Propozycje zmian są wynikiem przeprowadzonych symulacji i kompromisem pomiędzy warunkami ruchu i dostępnością miejsc parkingowych.
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. zbyt łatwo szafuje się pieniędzmi na nie do końca przemyślane projekty 2. narzucanie prze prowadzącą spotkanie swojego zdania, ??????? (nieczytelne) rozmówców, forsowanie swojego zdania 3. brak wcześniejszego zapoznania się z projektami (brak chociażby gazetek) - Rada to zaniedbała	

osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. warianty nie są wariantami, tylko etapami 2. brak wariantu pośredniego pomiędzy "0" a "1" 3. pełny sprzeciw wobec zmian, wybieram wariant "0"	Etapami pośrednimi między 0 a 1 będzie stopniowe wprowadzanie zmian.
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. budowa parkingów wielopiętrowych 2. postawienie poziomych policjantów na ul. Przemysłowej pozostawiając ją dwukierunkową	Nie chodzi jedynie o spowolnienie ruchu, ale również ograniczenie przejazdów tranzytowych, co możliwe będzie poprzez wprowadzanie odpowiednich zniechęceń dla kierowców jedynie przejeżdżających przez Wildę (a nie rozpoczynających czy kończących podróż na niej).
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	Sugeruję wprowadzenie wariantów bez tworzenia dodatkowych miejsc parkingowych. Tę przestrzeń można wykorzystać na zieleń miejską, małą architekturę oraz szersze chodniki.	
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	Z punktu widzenia pasażera tramwaju protestuję przeciwko burzeniu czterech przystanków i wybudowaniu ich na Rynku Wildeckim, gdyż tam przystanki już były i się nie sprawdziły gdyż generowały wypadki śmiertelne. Strefa wyciszenia ruchu będzie oznaczać tą samą sytuację, jak była w latach 60, czyli mały ruch który i tak się nie sprawdził	Nie wiemy nic o tych wypadkach. Trzeba by było sięgnąć do historii tych zmian. Z punktu widzenia komunikacyjnego jeden przystanek jest korzystniejszy
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	uwaga dla autobusu 71 - nie wydłużać okrężnego objazdu ul. Bergera; po raz kolejny wydłużona trasa autobusu 71, który i tak ciągle ma spóźnienia na trasie bo stoi w korkach na ul. Serbskiej i al..Niepodległości. Ulica Bergera jest wąska dla wjazdu autobusu 71 (medal dla kierowcy autobusu, który prowadzi długi autobus); ulica Bergera jest pod kątem prostym; obciążenie ulicy Bergera dodatkowo ruchem samochodowym plus autobus, a przy tej ulicy jest uczelnia i kręci się młodzież, jest park do którego jeżdżą z wózkami matki, chodzą ludzie na spacer, z drugiej strony jest plac zabaw dla dzieci, jest to uliczka spokojna gdzie kręci się dużo ?????? (nieczytelne), dzieci. Jedyna spokojniejsza ulica, którą przemieszczają się ludzie do parku, rynku wildeckeigo, którą można w okolicy spacerować. Na ul. Przemysłowej jest dobry szeroki łuk który autobus może wykręcać z ul. Przemysłowej w prawo i odwrotnie. Poza tym przejście dla pieszych na ul. Roboczej w pobliżu ul. Przemysłowej jest cofnięte i bezpieczniejsze dla pieszych.	j.w.
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. postój TAXI na Wierzbięcicach (do Krzyżowej) - może i na pewno zwiększy ilość miejsc parkingowych 2. zakaz wjazdu dużych samochodów na Wildę (autobusy do stacji PKS przez Głogowską) 3. IV koncepcja jest nie do przyjęcia, połączenie Wierzbięcic z Górną Wildą małymi uliczkami spowoduje korki na wąskich uliczkach - Chwiałkowskiego, Żupańskiego itd. Zrobienie jednego kierunku na tch ulicach zakorkuje małe. Mieszkańcy się nie zgodzą. 4. Jeden kierunek na Przemysłowej spowoduje korki między Przemysłową, a Wierzbięcicami (dot. ul. Chwiałkowskiego) 5. zrobić strefę płatnego parkowania 6. cykliczność spotkań; w grupie żółtej wyjaśniono nam wiele nurtujących spraw.	Większość ruchu zostanie wyniesiona poza osiedle. Nie należy obawiać się wzmożoneo ruchu ulicami takimi jak Chwiłkowskiego czy Żupańskiego - ich geometria na to nie pozwoli. SPP została zaproponowana jako zadanie które powinno wspierać zmiany w organizacji ruchu.
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. brak gazet na Wspólna / 28 Czerwca 2. za dużo ulic z brukiem - na drogi rowerowe bez zeszlifowania nie nadają się 3. wyjazd z Górnej Wildy - objazd na ul. Wierzbięcice? jakie zużycie spalin?	
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. ulica 28 Czerwca 1956r. Jest drogą główną na Wildzie dlatego zmiana jej na jednokierunkową zwiększy korki 2. ul. Przemysłowa jest ulicą główną na Wildzie jest również ulicą mocno obciążoną ruchem samochodów 3. brak alternatyy dla ruchu dla tych ulic (ruch jednokierunkowy); spowolni ruch i zwiększy spaliny	28 Czerwca 1956 roku jest proponowana jako jednokierunkowa. Organiczenia w ruchu zostały zaproponowane w celu wyeliminowania części ruchu z os. Wilda. W związku z ich (zmian) wprowadzeniem należy spodziewać się rezygnacji z wyboru trasy przejazdu przez Wildę części kierowców przejeżdżających "na szagę" tym rejonem
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. Jak pojedzie autobus MPK, który obecnie jedzie ul. Kosińskiego, Prądzyńskiego, Fabryczną i Roboczą? 2. Wprowadzając ulice jednokierunkowe (wąskie), co w sytuacji, kiedy ulicę tę zablokuje śmieciarka czy samochód dostawczy? 3. dłuższy dojazd, większe zużycie paliwa, większy koszt, a więc większe zanieczyszczenie powietrza. Co z "produkcją" smogu, z którym podobno walczymy? Nie jeździmy ekologicznymi i nowymi samochodami jak na zachodzie Europy... 4. Ograniczając dojazd mieszkańców powoduje się wymieranie centrum miasta, bo ludzie nie chcą mieszkac w centrum 5. Proszę przeanalizować obecny i przyszły dojazd z ul. Sikorskiego 4 na Lodowisko Chwiałka. Obecnie 850m-1km, w przyszłości 2,4km! 6. Wprowadzając zieleń (drzew, trawa) można sadzić w odległościach na 2 samochody (rysunek): ...auto - drzewo -auto, auto - drzewo- auto... 7. Czy Dąbrowskiego i Głogowska też są jednokierunkowe jak ma być Górna Wilda i Wierzbięcice? 8. Tranzyty głównie jadą Dolną Wildą lub Przemysłową i Roboczą. Ograniczając ruch na Przemysłowej i Roboczej zwiększy się ruch na Wierzbięcice i 28 Czerwca, 9. Można wydzielić drogi rowerowe na Wierzbięcicach, Górnej Wildzie i 28 Czerwca, ale ruch samochodowy puścić torami, Tramwaj nie porusza się cały czas po torach więc można to wykorzystać dla samochodów. Komu przeszkadzają korki to znajdzie sobie inną trasę :) 10. wygospodarować parkingi buforowe - place między kamienicami	1 - bez zmian. 2-6. Uwagi w sprzeczności z naukowymi wnioskami dotyczącymi ruch w dużych miastach. 7. Są takie plany. 9. Przebudow Wierzbięcić to odzielnie konsultowany projekt. 10. Place między kamienicami są w rękach prywatnych.
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. koncepcja "uspokojenia" opracowana w oparciu o zle założenia, że wildzianie chcą uspokajania 2. nie blokujmy dojazdu dla osób z innych dzielnic! Przyciągajmy je do nas	Koncepcja nie ogranicza dostępu do Wildy, a organicza zachętę przejazdu przez Wildę.
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	Doceniam chęć zmian, do których dąży Rada Wildy. Uważam, że nierobienie niczego nie jest rozwiązaniem. Wydaje mi się, że zarówno wariant I oraz II są optymalne. Piszę to z perspektywy kierowcy. Efekt uboczny uspokojenia ruchu to dodatkowe miejsca parkingowe, których i tak będzie za mało. Ruchy Rady Wildy są mniej popularne, ale uważam, że to ruch w dobrą stronę. Kibicuję i życzę wytrwałości!	
osoba fizyczna	26 kwietnia	spotkanie warsztatowe	1. Rozważyć wyczyszczenie placu około 700 m2 przy ul. Kosińskiego tzw. Sahara (rysunek: pomiędzy Kosińskiego, Prądzyńskiego, Wybickiego i 28 Czerwca). Na tym placu można uzyskać 45-50 miejsc parkingowych. Ten plac zupełnie nie nadaje się jako plac zabaw dla dzieci 2. rozważyć miejsca parkingowe przy ul. Dolna Wilda strona wschodniaod ul. Chłapowskiego do Hetmańskiej. 3. ul. Krzyżowa jednokierunkowa: miejsca parkingowe skośne po stronie południowej, "na wprost" strona północna, ścieżka rowerowa, chodni ODDZIELONY OD SAMOCHODÓW KOŁKAMI aby nie rozjeżdzano pieszych i chodników 4. KONIECZNIE WYBUDOWANIE przystanków wiedeńskich przy Szpitalu Ortopedia.	1. ROW - utrzymanie i powiększenie obszarów zieleni jest priorytetem Rady. 2. Klin zieleni będący płucami miasta. 3. Takie parkowanie tam zostało zaproponowane. 4. Projekt będzie wykonywany.

Podsumowanie ankiet ze spotkania warsztatowego odnośnie Koncepcji Uspokojenia Ruchu 26.04.2017

Łącznie oddano 30 ankiet.

Odpowiedzi na pytania:

1. Co Państwo myślą o takiego rodzaju formie przeprowadzania konsultacji?

dobra - 19 (63%) zła - 6 (20%) ? (opinie mieszane lub brak) - 5 (16%)

użyte sformułowania: potrzebne (3x), dobry pomysł (4x), ciekawe (2x), pozwalają na dyskusje w mniejszych grupach (2x), "jedno wielkie nieporozumienie", "dla ludzi przygotowanych do dyskusji", ważne, "trudno zapanować nad prawidłowym przebiegiem", wprowadzają porządek, bez emocji, wzbudzają emocje, "bez sensu", pokazują nowe pomysły

2. Jak oceniacie Państwo dzisiejsze spotkanie warsztatowe?

dobrze - 12 (40%) źle - 7 (23%) ? (mieszane opinie lub brak) - 11 (36%)

użyte sformułowania: chaos (2x), hałas (2x), "nie można było dojść do konsensusu i konstruktywnej dyskusji ze względu na brak kultury dyskusji u uczestników" (3x), rozgadane, burzliwe, "nie dało odpowiedzi na nurtujące mnie pytania", trudne do pogodzenia różnice poglądów, argumenty nie związane z tematem, dyskusje niezgodne z zadaniem, "dobrze - ROW, źle - mieszkańcy", "źle podzielone grupy", "tragedia"

3. Co można by ulepszyć w organizacji tego typu spotkań?

- porządna mapa (2x)
- więcej czasu (2x)
- "nie kazać nam się rozbijać na grupy" (3x)
- "nie zmuszać do warsztatów" (2x)
- moderator (5x)
- "wprowadzić dyscyplinę dyskusji, aby uniemożliwić dominację i zakłócanie przez osoby niekulturalne" bądź dyskusję nie na temat (4x)
- poszerzenie wiedzy o wariantach, więcej informacji do skrzynek
- "nie wymuszać przez organizatorów określonej koncepcji"
- powinny dotyczyć zainteresowanych grup osób, pozwolić wybrać grupę (2x)
- "nie może to być jednorazowe spotkanie"
- "więcej informacji i bezpośrednich zapytań ludzi"
- zdecydowanie w mniejszym gronie

Uwagi: ankiety były wypełniane pod koniec pracy w grupach, przed ponownym wspólnym spotkaniem i prezentacją efektów pracy grup.