



Raport z konsultacji społecznych dotyczących porządkowania ruchu i parkowania na Biskupinie i Sępolnie



SPIS TREŚCI:

1. O konsultacjach	s. 3
2. Narzędzia	s. 4
3. Spotkania informacyjne	s. 6
4. Wnioski – uwagi ogólne	s. 9
5. Rekomendacje	s. 10
6. Zgłoszone pomysły (pełne wersje)	s. 20

Pomóż
uporządkować
parkowanie na
Biskupinie i
Sępolnie. Weź
udział w
konsultacjach



1. O KONSULTACJACH



GENEZA KONSULTACJI

Problem zastawionych przez samochody osiedlowych uliczek urósł do jednej z najważniejszych kwestii, mającej wpływ na jakość życia mieszkańców Wielkiej Wyspy. Założenia urbanistyczne tutejszych osiedli nie przewidywały sytuacji, w której każda mieszkająca rodzina będzie miała średnio jeden lub dwa samochody. Większość aut parkowanych jest niezgodnie z przepisami, zupełnie eliminując możliwość korzystania pieszych z chodnika.

CEL KONSULTACJI

Rozmowa, wysłuchanie stanowisk i uwag, wspólna refleksja z mieszkańcami nad problemem niewłaściwie zaparkowanych samochodów na ulicach Sępolna i Biskupina. Próba odpowiedzi na pytanie – jak zapewnić bezpieczną przestrzeń dla pieszych i rowerzystów. Jak zaspokoić potrzeby komunikacyjne mieszkańców i optymalnie wykorzystać dostępną przestrzeń. Ustalenie priorytetów lub próba pogodzenia wielu oczekiwań - możliwości parkowania bezpośrednio przy domu i swobody oraz bezpieczeństwa poruszania się pieszych.

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Przedmiotem konsultacji była propozycja zmiany organizacji ruchu i parkowania na osiedlowych ulicach Biskupina i Sępolna. Obecnie zdecydowana większość parkowania i ruchu pieszego na tym obszarze odbywa się z naruszeniem przepisów Prawa o ruchu drogowym. Mieszkańcy najczęściej parkują na chodnikach nie pozostawiając miejsca pieszym; ci zaś poruszają się jezdnią.

Na wniosek mieszkańca, który zgłosił problem do Prezydenta Wrocławia, Wydział Inżynierii Miejskiej przedstawił propozycję zmiany organizacji ruchu polegającą na wprowadzeniu:

- strefy zamieszkania (ciągu pieszo-jezdnego), dającej swobodę oraz pierwszeństwo pieszych na całej szerokości pasa
- ruchu jednokierunkowego, naprzemiennego dla kolejnych ulic o równoległym przebiegu

Propozycja przewidywała dwa warianty wyznaczenia miejsc postojowych:

- jednostronny, pozostawiając oba obecne chodniki wolne
- obustronny, z zajęciem jednego z obecnych chodników

PRZEBIEG KONSULTACJI

Konsultacje społeczne dotyczące parkowania na osiedlach Biskupin i Sępólno miały miejsce się w dniach od 12 października do 1 listopada 2015 r. i odbyły się z inicjatywy Prezydenta Wrocławia. Podmiotem prowadzącym konsultacje było Biuro Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Osobą koordynującą i odpowiadającą za zebranie uwag i sporządzenie niniejszego raportu był Tomasz Stefanicki zatrudniony na stanowisku koordynatora ds. rozwoju przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego. Koncepcja stanowiąca propozycję wyjściową i podstawę do dyskusji opracowana została przez Wydział Inżynierii Miejskiej. Rolę wspierającą w konsultacjach pełnił samorząd osiedla Sępólno-Biskupin-Dąbie-Bartoszowice. Dotyczyła ona w szczególności dotarcia z informacją o konsultacjach do zainteresowanych mieszkańców oraz doradztwa w zakresie wyboru miejsc i terminów spotkań. Rada Osiedla została poproszona również o odniesienie się do przedmiotu konsultacji w formie uchwały.

2. NARZĘDZIA

W procesie wykorzystano następujące narzędzia komunikacji oraz interakcji z mieszkańcami:

- Dedykowana strona www poświęcona konsultacjom - <http://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/parkowanie-sepolno-biskupin/> zamieszczona na www.wroclaw.pl w zakładce Wrocław Rozmawia

PARKOWANIE NA BISKUPINIE I SEPOLNIE

Pomóż uporządkować parkowanie na Biskupinie i Sępólnie. Weź udział w konsultacjach

WAŻNE LINKI

- Harmonogram
- FAQ
- Koncepcja
- Konsultacjach

AKTUALNOŚCI NA TEMAT KONSULTACJI:

- Propozycja rozwiązania problemu parkowania
- Wpisz swój pomysł
- Spotkania konsultacyjne

czytaj więcej

www.wroclaw.pl

Wiedza i kultura
Kultura
Komunikacja
Sport
Turystyka

Senatus Specjalny
Europejska Stolica Kultury 2016
The World Games 2017
Wrocławski Budżet Obywatelski
Wrocławskie Kooperatywy Mieszaniowce

- Elektroniczny formularz zgłaszania uwag

ZGŁOŚ SWÓJ POMYSŁ

E-mail *

Twój pomysł *

Max znaków: 500

Dane osobowe * Zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1182 z późn. zm.), przyjmuję do wiadomości, że: administratorem tak zebranych danych osobowych jest Gmina Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław; dane będą przetwarzane w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych; dane nie zostaną udostępnione innym podmiotom; podanie danych jest dobrowolne; mam prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawiania wraz z prawem do kontroli przetwarzania danych zawartych w zbiorze zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1182 z późn. zm.).

Oświadczam jednocześnie, że podane przez mnie dane są prawdziwe.

WYŚLIJ

- Bezpośrednie spotkanie z mieszkańcami Wrocławia



- Promocja i rozpowszechnianie procesu konsultacji i wydarzeń z nim powiązanych, odbywała się za pośrednictwem strony www.wroclaw.pl, mediów społecznościowych - FB #WroclawRozmawia, lokalnych mediów, www i biuletynów informacyjnych wrocławskich NGO: Tratwa Forum, Sektor 3.

3. SPOTKANIA INFORMACYJNE

Konsultacje społeczne ws. Porządkowania ruchu i parkowania na Biskupinie i Sępólnie odbyły się w dniach od 12 października do 1 listopada 2015 r. Miały formę czterech spotkań bezpośrednich z zainteresowanymi osobami, w szkołach na terenie przedmiotowych osiedli:

- Szkole Podstawowej nr 45 przy ul. R. Krajewskiego 1
- Zespole Szkół nr 19 przy ul. Spółdzielczej 2a
- Gimnazjum nr 20 przy ul. F. Pautscha 9



Spotkania odbywały się w dni robocze (poniedziałki i czwartki), w godzinach popołudniowych (od 17:30 do ok. 20). Frekwencja na spotkaniach wahała się od kilkunastu do ok. 50 osób.



Na spotkaniach dostępna była urna, do której zainteresowani mogli wrzucać swoje pisemne uwagi. Uczestnicy konsultacji zostali poinformowani, że forma pisemna jest obowiązującą w procesie konsultacji, ze względu na konieczność uniknięcia nieścisłości. Wszystkie wniesione uwagi są publikowane w niniejszym dokumencie.



Równoległe do spotkań bezpośrednich istniała możliwość nadsyłania uwag i wniosków w formie elektronicznej poprzez platformę internetową „Wrocław Rozmawia” oraz pocztę elektroniczną.

Wpisz swój pomysł



Rozwiążmy razem problem niewłaściwie zaparkowanych samochodów na ulicach Sępólna i Biskupina. Między 12 października a 1 listopada czekamy na Twoje propozycje, które możesz zgłosić przez formularz.



4. WNIOSKI Z KONSULTACJI – UWAGI OGÓLNE



Podstawowym wnioskiem podnoszonym na wszystkich dyskusjach prowadzonych w ramach procesu konsultacji jest konieczność rozszerzenia zakresu możliwych rozwiązań oraz dostosowanie ich do lokalnych uwarunkowań. Jak podkreślano, różnią się one nie tylko pomiędzy poszczególnymi osiedlami objętymi konsultacjami, ale także wewnątrz nich. Poszczególne ulice różnią się typem zabudowy i dostępnością przestrzeni, dlatego każdą z nich należy analizować osobno i szukać indywidualnych rozwiązań. Dwa warianty przedstawione jako wyjściowe przez wiele osób biorących udział w konsultacjach zostały uznane za niewystarczające i często niemożliwe do zastosowania w praktyce.

Wskazywano także, że przedmiotowo zakres propozycji jest zbyt wąski. Problemów przestrzennych funkcjonowania na projektowanych w pierwszej połowie XX w. osiedlach nie da się rozwiązać samą organizacją ruchu. Potrzebny jest szerszy wachlarz instrumentów – zarówno o charakterze organizacyjnym, jak i inwestycyjnym. To z kolei wiąże się z zasobami finansowymi, które obecnie nie są uwzględnione w dokumentach planowania budżetowego Miasta. Dlatego wskazywano na potrzebę zmiany podejścia do lokalnych problemów i traktowanie ich jako wieloletni proces z otwartością na problemy zgłaszane przez codziennych użytkowników przestrzeni publicznych na Biskupinie i Sępolnie.

W dyskusji często pojawiały się obawy przed narzucaniem rozwiązań „zza biurka”, nieuwzględniających potrzeb i zwyczajów społeczności lokalnej. Podkreślano, że mimo iż rzeczywiście wielu kierowców łamie przepisy parkując w miejscach niedozwolonych, a piesi chodzą jezdnią zamiast chodnikami, to jednak sytuacja ta nie skutkuje wzrostem zagrożenia dla uczestników ruchu – na ulicach tych bardzo rzadko dochodzi do zdarzeń drogowych. W szczególności obawy wypowiedających się osób odnośnie przedstawianych propozycji dotyczyły ograniczenia ilości dostępnych miejsc postojowych oraz zawężenia szerokości jezdni do tego stopnia, że nie będzie możliwy przejazd samochodu innego niż osobowy. Taka sytuacja skutkowałaby trudnością obsługi bytowej, problemami przy realizacji remontów, przeprowadzek itp. oraz – co było szczególnie często podkreślane – w sytuacjach awaryjnych, ratunkowych.

Wreszcie do uwag ogólnych należy zaliczyć wnioski o dopuszczenie zmian w zakresie organizacji ruchu i porządkowania parkowania na szerszym obszarze niż objęty analizą wstępną. Wymieniano tu m.in. ulice: Becka, Konarskiego, Sowińskiego i Wyczółkowskiego, które także borykają się z podobnymi problemami przestrzennymi.

5. REKOMENDACJE

Uwzględniając powyższe uwagi ogólne rekomenduje się następujące zasady postępowania przy realizacji zmian w zakresie organizacji ruchu i parkowania na Biskupinie i Sępolnie:

- należy dążyć do sytuacji, w której **inicjatorem ewentualnych zmian na danym obszarze są jego użytkownicy (mieszkańcy)**, zapewniając zgodność realizowanych działań z potrzebami społeczności lokalnej
- biorąc pod uwagę fakt, że interesy i oczekiwania mieszkańców są często rozbieżne, **za głos reprezentacyjny dla społeczności lokalnej należy uznać wnioski i opinie samorządu Osiedla**, jako jednostki pomocniczej Miasta, której statut gwarantuje jawność działania i dostępność informacji publicznej oraz możliwość udziału zainteresowanych mieszkańców w dyskusji i procesie decyzyjnym
- ze względu na warunki prawne (m.in. odpowiedzialności prawną Miasta jako organizatora ruchu drogowego, objęcie przedmiotowego obszaru ochroną konserwatorską, zasady prawne dzierżawy nieruchomości gminnych), **przy rozwiązywaniu części z problemów zgłaszanych w konsultacjach konieczne jest poruszanie się w wytycznych lub wariantach proponowanych przez właściwe miejskie jednostki organizacyjne;**

Problemy i propozycje zgłaszane przez uczestników konsultacji można podzielić na trzy grupy, uwzględniając perspektywę czasową możliwości ich rozwiązywania.

I. Perspektywa krótkookresowa

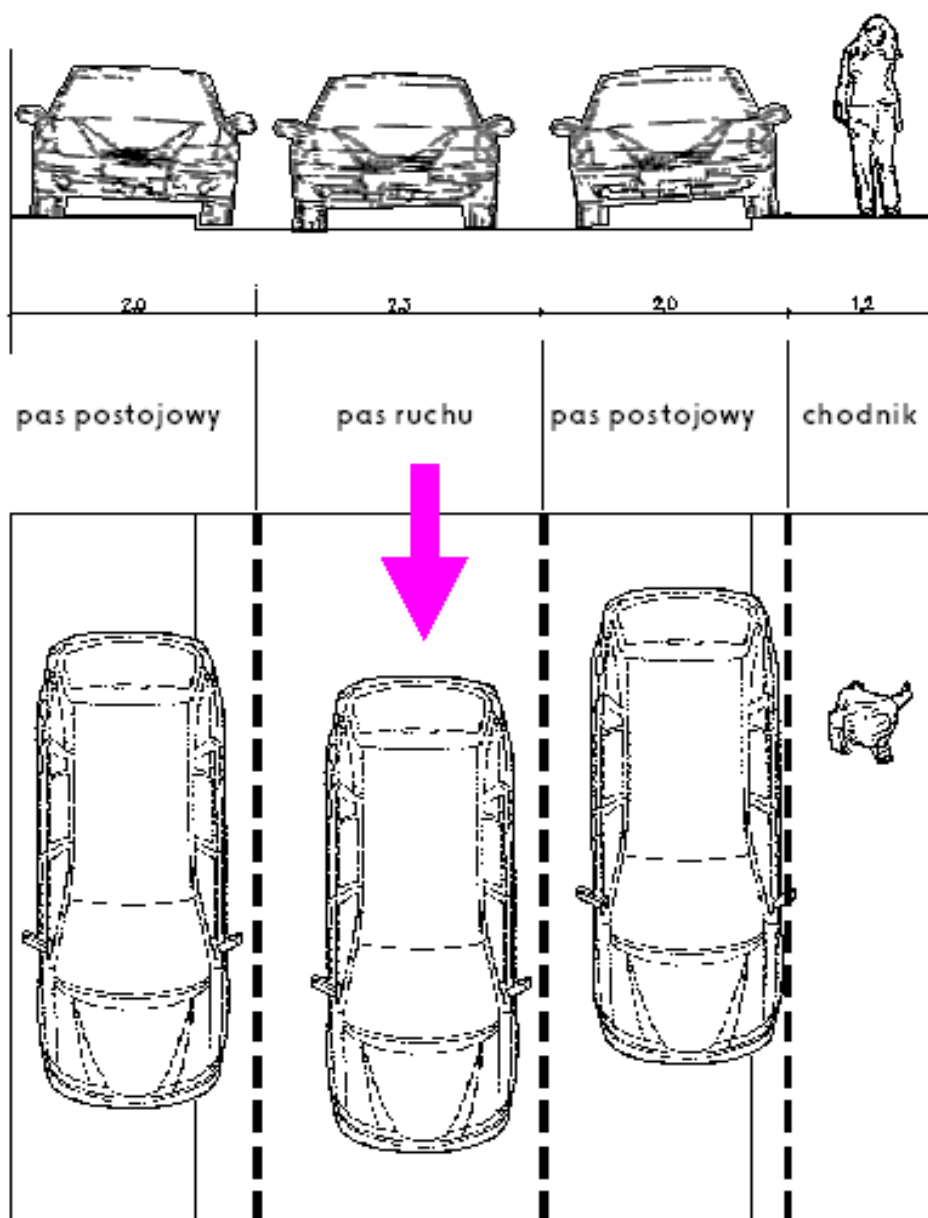
1. Organizacja ruchu drogowego

Biorąc pod uwagę opinie i propozycje uczestników konsultacji społecznych, Wydział Inżynierii Miejskiej obok dwóch wstępnie zaproponowanych wariantów, dopuszcza na przedmiotowym obszarze także trzeci. Przy wprowadzeniu strefy zamieszkania (ciągu pieszo-jezdnego) oraz ruchu jednokierunkowego samochodów, miejsca parkingowe wyznaczone mogą zostać obustronnie, bez zachowania szerokości obecnych chodników, tj. z parkowaniem możliwie blisko ogrodzeń. Wariant ten jest bardzo zbliżony do obecnego stanu faktycznego, ma zatem charakter uregulowania i zalegalizowania sytuacji zastanej. Najistotniejszą zmianą jest zalegalizowanie poruszania się pieszych po jezdni oraz ruch jednokierunkowy pojazdów (z dopuszczeniem dwukierunkowego ruchu rowerów). W przypadku, gdyby wprowadzenie wariantu wiązało się ze wzrostem prędkości pojazdów powodującym zagrożenie dla pieszych, możliwe jest uzupełnienie rozwiązania o urządzenia fizycznego uspokojenia ruchu (np. progi spowalniające).

Tym samym zakresie organizacji ruchu mieszkańcy przedmiotowego obszaru mają możliwość wnioskowania o jeden z trzech niżej zobrazowanych wariantów.

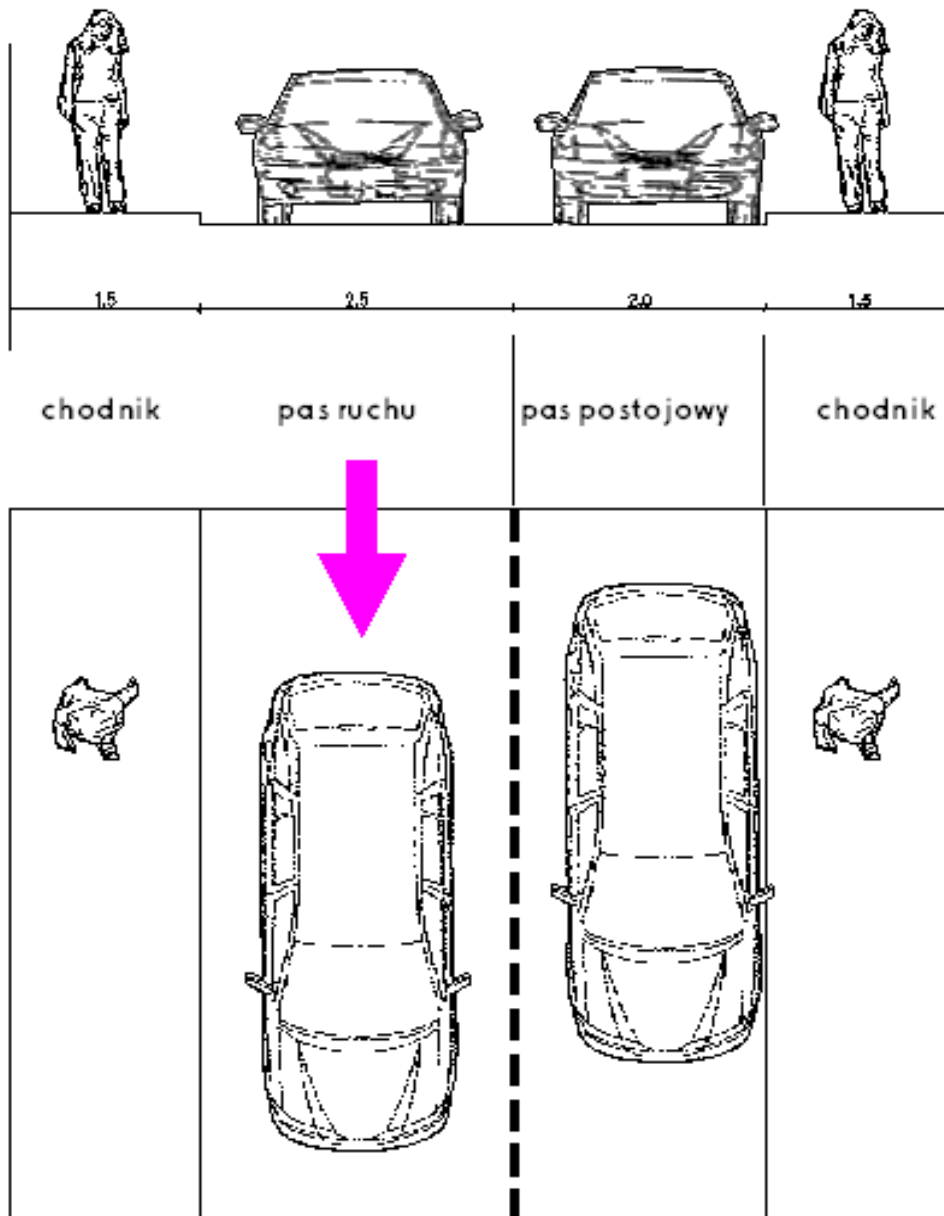
PROPOZYCJA ZMIAN (RUCH JEDNOKIERUNKOWY)

/WARIANT1/



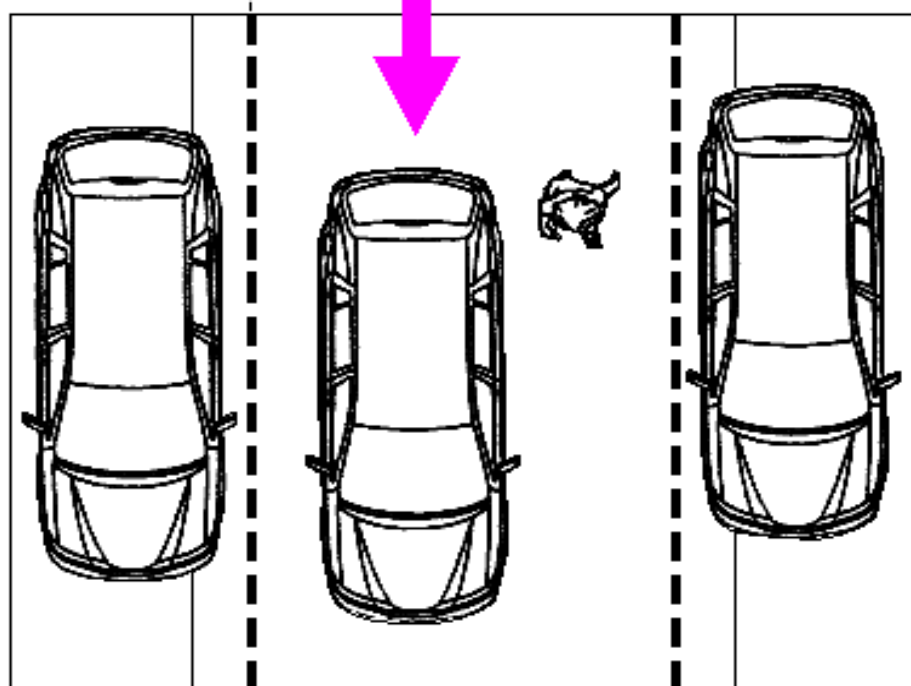
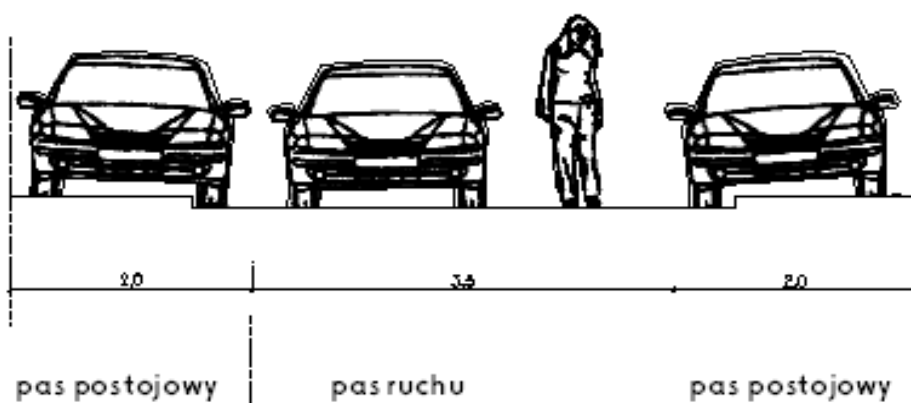
PROPOZYCJA ZMIAN (RUCH JEDNOKIERUNKOWY)

/WARIANT 2/



PROPOZYCJA ZMIAN (RUCH JEDNOKIERUNKOWY)

/WARIANT 3/



2. Działania porządkowe

Wśród problemów zgłaszanych przez uczestników konsultacji, stosunkowo często pojawiały się sprawy związane z usuwaniem elementów pogarszających estetykę oraz działaniami pozwalającymi wygospodarować dodatkową przestrzeń.

a) Usuwanie wraków samochodów

Uczestnicy konsultacji w dyskusjach kilkakrotnie zgłaszali problem zajmowania części miejsc przez wraki samochodów, często nieużywanych od lat. W uwagach pisemnych zgłoszono jeden konkretny przypadek (na ul. Becka).

Przypadki wraków należy zgłaszać do Straży Miejskiej Wrocławia (telefon: 986, e-mail: straz@strazmiejska.wroclaw.pl). Strażnicy zwracają jednak uwagę, że:

- wywożone są niesprawne i stwarzające zagrożenie pojazdy znajdujące się na terenie zarządzanym przez jednostki miejskie – tj. przede wszystkim w pasie drogowym; wiele zgłoszeń mieszkańców dotyczy terenów należących do osób prywatnych, wspólnot mieszkaniowych lub spółdzielni
- nie każdy samochód, który potocznie określany jest jako „wrak” jest nim w świetle prawa; wywożone są samochody, które powodują zagrożenie – dla uczestników ruchu drogowego lub dla środowiska naturalnego (np. wyraźne uszkodzenia, wyciek płynów technicznych pojazdu, brak tablic rejestracyjnych pozwalających na ustalenie właściciela)

W następstwie konsultacji społecznych do Straży Miejskiej Wrocławia zostało skierowane zapytanie o ilość spraw dotyczących wywozu pojazdów. W okresie od marca 2015 do stycznia 2016 na terenie całego osiedla Biskupin-Sępolno-Dąbie-Bartoszewice:

- skontrolowano 34 pojazdy zgłoszone jako nieużywane
- w 11 przypadkach Straż Miejska prowadzi czynności zmierzające do usunięcia pojazdów (dotyczy to także przypadku zgłoszonego w trakcie konsultacji)
- w 10 przypadkach pojazdy zostały wywiezione
- w 5 przypadkach pojazdy nie spełniały warunków pozwalających uznać je za wraki
- w 2 przypadkach właściciele doprowadzili pojazdy do stanu używalności
- w jednym przypadku czynności sprawdzające prowadzi Policja

b) likwidacja nielegalnych wiat i podjazdów na przedogródkach

W uwagach – zarówno wnoszonych pisemnie, jak i ustnie podczas dyskusji na spotkaniach konsultacyjnych – uczestnicy konsultacji wielokrotnie odnosili się do istniejących na części przedogródków garaży, wiat i podjazdów powstających jako samowole budowlane. Opinie w tym zakresie były jednak podzielone. Wiele osób domagało się usuwania tych elementów, nie brakowało jednak zdań, że wynikają one z konieczności i „ratują sytuację”.

Obecnie spółka Wrocławskie Mieszkania prowadzi działania mające na celu likwidację zjawiska samowoli budowlanych działając strefowo – ulica po ulicy ustalając i wzywając dzierżawców do użytkowania terenu zgodnie z zapisami umownymi. Samorząd Osiedla, jako reprezentant interesu społeczności lokalnej, może zwrócić się o likwidację przypadków szczególnie mocno szkodliwych dla estetyki obszaru w pierwszej kolejności, podając ich dokładne lokalizacje.

Nie ma możliwości legalizacji zjawiska budowy miejsc postojowych w obecnej formie lub wstrzymywania egzekucji zapisów umownych.

Jedyną procedurą pozwalającą utworzyć miejsca postojowe w przedogródkach jest przygotowanie projektu zgodnego z wytycznymi konserwatorskimi i realizacja inwestycji w całości dla danej ulicy lub kwartału. Zasady opisane są w osobnym podpunkcie.

c) Pielęgnacja żywopłotów

Podczas konsultacji pojawiły się głosy dotyczące przerośniętych żywopłotów, które ograniczają widoczność w obszarze skrzyżowań.

W zależności od terenu, za przycinanie żywopłotu mogą być odpowiedzialni różni zarządcy – Zarząd Zieleni Miejskiej, Wrocławskie Mieszkania, Zarząd Zasobu Komunalnego lub zarządcy prywatni. Zarząd Zieleni Miejskiej w pasach drogowych i na terenach w zarządzie tej jednostki, wykonuje prace zgodnie z przyjętymi rocznymi harmonogramami pielęgnacji. Jeśli głoszony jest problem miejscowo przerośniętej zieleni zagrażającej użytkownikom, jest on rozwiązywany w trybie pilnym.

W przypadku, gdy żywopłot ogranicza widoczność i wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu w pasie drogowym, należy zgłosić sytuację do właściwego zarządcy lub Straży Miejskiej (telefon: 986, e-mail: straz@strazmiejska.wroclaw.pl), która zweryfikuje zgłoszenie i ewentualnie wyegzekwuje od zarządcy wykonanie niezbędnych prac. W zgłoszeniu należy zawsze podać konkretną lokalizację.

3. Zagospodarowanie części przedogródków na miejsca postojowe oraz wyznaczenie miejsc odbioru odpadów

Problem dotyczący zaledwie części przedmiotowego obszaru – tj. przede wszystkim południowego Sępolna o zabudowie wielorodzinnej – w dużej mierze zdominował cały proces konsultacji społecznych. Wynika to z faktu, że w tym obszarze problemy związane z deficytem przestrzeni są największe.

Ze względu na wartość historyczną i urbanistyczną założenia Biskupina i Sępolna Miasto jest zobowiązane chronić pierwotny układ lokalnych ulic, a ewentualna ingerencja inwestycyjna powinna być nastawiona na zwiększenie ładu przestrzennego i ograniczenie negatywnych zjawisk takich jak samowola budowana, zagospodarowanie niezgodne z ustalonym przeznaczeniem, chaotyczne ustawianie pojemników na odpady komunalne.

Uwzględniając: wyniki konsultacji społecznych, usytuowanie ulic w obszarze Osiedli, układ własności terenu, obecny bilans miejsc postojowych oraz występowanie nielegalnych ingerencji użytkowników w układ przestrzenny, za uzasadnioną uznaje się analizę możliwości uregulowania utworzenia miejsc postojowych w tak zwanych przedogródkach dla ulic o obustronnej zabudowie wielorodzinnej, gdzie przestrzeń pomiędzy linią zabudowy a jezdnią w całości należy do Miasta. Są to następujące ulice południowego Sępolna:

- Becka
- Kasprzaka
- Okrzei
- Nulla
- Potiebni

Ewentualne zmiany powinny zostać przeprowadzone zgodnie z jednolitą koncepcją zagospodarowania dla wszystkich ulic w wyżej określonym obszarze.

Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków przygotowało schemat planu docelowego zagospodarowania stanowiący zestaw wytycznych do koncepcji docelowej (przedstawiony poniżej na planszy; w wyższej rozdzielczości także jako osobny dokument). Dla ewentualnych inwestycji przyjęto następujące zasady:

- na danej ulicy (lub w danym kwartale) inwestycja powinna być realizowana w ramach jednego procesu - przez jednego inwestora i wykonawcę
- przed realizacją inwestycji obecne umowy dzierżawy przedmiotowych działek zostaną rozwiązane, a inwestycja powinna zostać zrealizowana przez Miasto jako właściciela terenu (jego jednostki organizacyjne lub spółki)

- warunkiem rozpoczęcia procesu inwestycyjnego na danej ulicy jest złożenie wniosku przez samorząd Osiedla, we współpracy z mieszkańcami danej ulicy, o zagospodarowanie jej przestrzeni zgodne z przedstawionymi wytycznymi (alternatywnie pozytywna opinia samorządu dla takiego wniosku)
- zadania inwestycyjne związane z problemowym obszarem nie są obecnie uwzględnione w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym i Wieloletniej Perspektywie Finansowej, dlatego ewentualne złożenie wniosku nie będzie jednoznaczne z przystąpieniem do procesu inwestycyjnego. Po jego złożeniu Miasto oszacuje koszty i będzie dążyć do uwzględnienia realizacji zadania w swoich planach inwestycyjnych
- w koncepcji docelowego zagospodarowania na miejsca postojowe dla samochodów do parkowania prostopadłego przeznaczony może być pas o maksymalnej szerokości 5 m
- zagospodarowanie pasa powinno przewidywać zachowanie chodników prowadzących do klatek schodowych oraz wyznaczenie miejsc na pojemniki na odpady komunalne, o ile nie zostanie wypracowane alternatywne rozwiązanie np. z wykorzystaniem terenu za budynkami
- utwardzenie pasa postojowego powinno być wykonane w standardzie ażurowym, zachowując biologicznie czynny charakter nawierzchni
- należy dążyć do zachowania zieleni w przypadku gatunków zgodnych z pierwotną koncepcją zagospodarowania terenu
- ewentualne stworzenie miejsc postojowych w obecnych przedogródkach powiązane będzie ze zmianą organizacji ruchu na danej ulicy poprzez wprowadzenie strefy zamieszkania (ciągu pieszo-jezdnego); obecne chodniki stracą swój charakter, a piesi będą mogli poruszać się obecną jezdnią
- nowopowstałe miejsca postojowe powinny być ogólnodostępne
- docelowo pozostała część obecnych przedogródków powinna zostać przeznaczona, zgodnie z pierwotnym zagospodarowaniem, pod ogólnodostępną zielenią uporządkowaną



4. Poprawa dostępności komunikacji zbiorowej

W stanowiskach organizacji pozarządowych biorących udział w konsultacjach sformułowano postulaty dotyczące poprawy dostępności komunikacji zbiorowej na terenie Biskupina i Sępolna, jako alternatywy dla użytkowania samochodu. Transport zbiorowy jest zdecydowanie bardziej efektywną formą mobilności w mieście niż samochodowy, co powinno być uwzględniane w szczególności na obszarach, gdzie występuje deficyt dostępnej przestrzeni publicznej i komunikacyjnej – tak jak na przedmiotowym obszarze. Jest to podejście zgodne z Wrocławską Polityką Mobilności i dlatego Miasto będzie współpracować z samorządem osiedlowym w zakresie dostosowywania oferty do potrzeb mieszkańców. Należy zauważyć, że obecny układ linii transportu publicznego zapewnia dobrą dostępność do transportu publicznego na przedmiotowym obszarze. Ulice w układzie równoległym: Mickiewicza, Dembowskiego i Olszewskiego, którymi prowadzony jest transport zbiorowy, są oddalone od siebie o kilka do maksymalnie kilkunastu minut drogi pieszo. Dlatego większe znaczenie w zakresie poprawy oferty komunikacji zbiorowej ma zapewnienie satysfakcjonującej częstotliwości kursowania linii obsługujących osiedla.

5. Budowa parkingów satelitarnych

W dyskusji zgłaszano jako rozwiązanie w perspektywie długookresowej, konieczność budowy tzw. parkingów satelitarnych, czyli zbiorczych, usytuowanych w większej odległości od budynków mieszkalnych, budowanych często jako obiekty kubaturowe. W uzasadnieniu wskazywano na wymianę pokoleniową, która dokonuje się na obszarze Biskupina i Sępolna oraz fakt, że młodsze pokolenie chętniej i częściej korzysta z samochodu, niż osoby starsze.

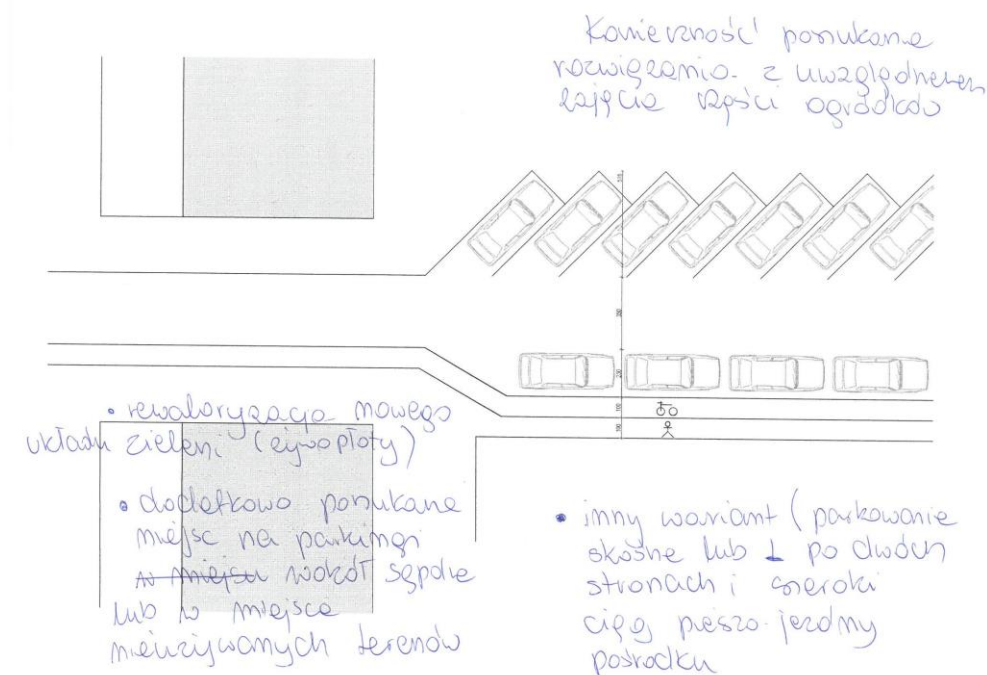
Obecnie nie jest planowana budowa takich obiektów przez Miasto. Nie ma ani środków budżetowych przewidzianych na tego typu zadanie, ani obszarów wskazanych jako rezerwa pod podobne inwestycje. Trudno także zweryfikować na ile gotowość do korzystania z tego typu rozwiązań ma charakter faktyczny, a na ile wyłącznie deklaracyjny oraz na ile mieszkańcy są/będą gotowi uczestniczyć w kosztach utworzenia i utrzymania koniecznej infrastruktury. Podejście to nie jest zgodne z Wrocławską Polityką Mobilności, która kierunkuje wysiłki organizacyjne i inwestycyjne Miasta na alternatywne względem samochodu środki transportu. W szczególności podobne przedsięwzięcie jest trudne do uzasadnienia w sytuacji, w której dostępność przestrzenna komunikacji zbiorowej jest dobra, co jak zaznaczono ma miejsce na przedmiotowym obszarze. Nie mniej jednak, jeśli mieszkańcy będą wykazywać zarówno potrzebę, jak i konkretne propozycje lokalizacji podobnych inwestycji, będą one osobno rozpatrywane co do zasadności i możliwości realizacji.

6. ZGŁOSZONE POMYSŁY UCZESTNIKÓW KONSULTACJI

łącznie, uzyskano 130 uwag, pomysłów, komentarzy. Przedstawiamy je w pierwotnym zapisie, ale bez danych osobowych. W przypadku zgłoszeń na formularz – obowiązywał limit znaków.

Uwagi z urn wystawionych w miejscach konsultacji (42)

1. Jestem za zabraniem części ogródków przy jezdniach na parkowanie prostopadłe bądź ukośne tak, by zwolnić całą jezdnię i obydwa chodniki. Tym bardziej tam, gdzie ogrody przyjezdniowe są własnością gminy.
2. 1. Ile parkingów jest potrzebnych na Sępolnie i Biskupinie? 2. Ilu jest mieszkańców? 3. Ile mieszkań? 4. Ile parkingów dodatkowych potrzebują usługi i imprezy masowe?
3. Konieczność poszukania rozwiązania z uwzględnieniem zajęcia części ogródków. Rewaloryzacja nowego układu zieleni (żywoptoty). Dodatkowo poszukania miejsc na parkingi wokół Sępolna lub w miejsce nieużywanych terenów. Inny wariant (parkowanie skośne lub po dwóch stronach i szeroki ciąg pieszo-jezdny pośrodku).



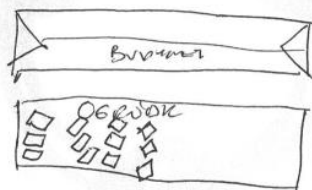
4. Ulica Abramowskiego. Na ulicy Abramowskiego nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych po dwóch stronach ulicy i dodatkowo wyznaczenia pasa ruchu dla samochodów i chodnika dla pieszych, gdyż ulica jest zbyt wąska. Myślę, iż należy pozostawić aktualny rodzaj parkowania aut po obu stronach ulicy, a środek pozostawić jako ciąg pieszo-jezdny z pierwszeństwem ruchu pieszych.

5. Wariant I i II. Droga nie przejedzie odśnieżanie, śmieciarka, straż pożarna. Postulat: ciągi pieszo-jezdne (20 km/h), parkingi kosztem części ogródków przed, parkingi zewnętrzne, nieduże podziemne. Uporządkowanie kwestii śmietników.
6. Popieram wariant III (projekt zgłoszony do WBO dotyczy Sępolna)
7. Nulla. Parkowanie na Sępolnie i Biskupinie. Popieram wariant społeczny. Projekt WBO. Jestem za oddaniem części ogródka.
8. ul. Stanisławskiego. Propozycja: skrócenie odpowiednio ogródków od strony ulicy, stworzenie miejsc parkingowych „skośnych”, wolniejszy ruch samochodowy, pierwszeństwo dla pieszych.
9. Rozpatrywanie każdych ulic z osobna. Na przykład na ul. 9 maja są ogródki, z których można zrobić parking (niektórzy mieszkańcy mają 3 ogródki). Ul. Abramowskiego – tu nie ma ogródków i musi zostać to, co jest, więc na przykład strefa 20 km (ograniczenie) załatwi sprawę.
10. Biskupin, ul. Abramowskiego. Likwidacja chodników. Parkowanie obustronne. Ulica jednokierunkowa.
11. Nulla. Zrobić jednakowe miejsca parkingowe w miejscu ogródków przydomowych. PS. Jako przedstawiciel wielu mieszkańców.
12. Proszę o przedstawienie wstępnych kosztów realizacji stworzenia miejsc parkingowych w przydomowych ogródkach tzw. wariant 3. w celu określenia, czy miasto znajdzie finanse na realizację. Koszt na jedną ulicę.
13. 1. Ruch jednokierunkowy 2. Likwidacja chodników 3. Obustronne parkowanie. ul. Abramowskiego
14. 1. Ulice jednokierunkowe 2. Wydzielenie strefy zamieszkania 3. Parkowanie kosztem części ogródków 4. Uporządkowanie strefy składowania odpadów.
15. ul. Abramowskiego. Wprowadzenie strefy zamieszkania.
16. Liczba aut zaparkowanych godz. 22:00-23:00, kiedy mieszkańcy wrócili z pracy/zakupów itp. liczone w trzy wieczory w okresie 2 tygodni: 109 aut, 122 auta, 125 aut.

17. Jedna z propozycji sposobu parkowania na ul. Potebni. Parkując na całym ogródkach pod skosem może zaparkować 6-8 aut na 2 ogródkach (pod jedną bramę).

> Wrocławski Budżet Obywatelski

JEDNA Z PROPOZYCJI
SPOSOBU PARKOWANIA
NA UL. POTEBNI



PARKUJĄC NA CAŁYCH
OGRODKACH POD SKOSEM
MOŻE ZAPARKOWAĆ 6-8 AUT
NA 2 OGRODKACH (POD JEDNĄ BRAMĘ)

www.wroclaw.pl/wbo

18. Popieram wariant 3 zgłoszony przez mieszkańców z parkingiem prostopadłym w części ogródków przydomowych, wprowadzenie strefy zamieszkania, kierunku jednostronnego ruchu. Dotyczy ulic Sępólna, gdzie ogródki są dzierżawione od gminy.
19. Wnioskuje o włączenie do analizy i zmian organizacji ruchu i parkowania również ulic Becka i Sz. Konarskiego.
20. Pilotaż ul. Potebni. A) Wariant 3 obywatelski. B) Parkowanie na części ogrodów. C) Uspokojenie ruchu. D) Likwidacja wiat. E) Uporządkowanie gospodarki odpadami.
21. W pełni popieram inicjatywę. Chodniki powinny być przeznaczone dla pieszych. Popieram wariant 2. Wnioskuje o włączenie ulicy Wyczółkowskiego. Życzę powodzenia we wdrożeniu tego pomysłu.
22. Porządkując ruch samochodowy w osiedlu ogrodowym Sępólna, powinno się uwzględnić wysokości żywoptotów, szczególnie przy skrzyżowaniach. Dzisiaj wiele skrzyżowań, gdzie są „ŻYWOPŁOTY” ma wysokość nawet ponad 2 m, a nie powinno przekraczać (bodajże) 1, 2 m wysokości. Polepszy to widoczność i „odchudzi” też żywoptoty.
23. Ul. Potebni. A) Wariant 3. – obywatelski. B) Parkowanie na części ogrodów. C) Uspokojenie ruchu – leżący policjant. D) Likwidowanie wiat. E) Ulica jednokierunkowa od Partyzantów do Dembowskiego.
24. Mieszkanka ul. Potebni: wybieram wariant zabrania ogródków działkowych.

25. Pilotaż ul. Potebni. A) Wariant 3 obywatelski. B) Parkowanie na części ogrodów. C) Uspokojenie ruchu. D) Likwidacja wiat. E) Uporządkowanie gospodarki odpadami.
26. Ul. Potebni. Wariant. Parkowanie na części ogródków.
27. Konieczność zmiany rozwiązania proponowanego kierunku ruchu. Powinno być: Głowackiego – do Mickiewicza. Godebskiego – do Kosynierów Gdyńskich.
28. Najlepszym rozwiązaniem dla ulic z zabudową jednorodzinną jest wariant nr 2. Ponieważ bardzo często kierowcy przekraczają prędkość, konieczny jest montaż progów zwalniających. Konieczne jest poprawienie środkowego progu zwalniającego na ulicy Głowackiego.
29. Problem nowej ścieżki rowerowej biegnącej ŚRODKIEM obecnie wolnego pasa zieleni wzdłuż Mickiewicza. Kasuje to możliwość zlokalizowania tam parkingów na fragmentach. Skoro trwają konsultacje to czemu stosuje się innowacyjne rozwiązania. Zmiana rozwiązania na bardziej optymalne.
30. Proszę uwzględnić ulicę BECKA, która w żadnym slajdzie nie jest ujęta?! Liczba samochodów ok. 18.00 to ~ 40.
31. Proszę o potraktowanie ul. Becka pilotażowo, jeśli chodzi o wydzielenie miejsc w ogródkach, jako że jest to najkrótsza ulica.
32. Proszę o wybudowanie progów zwalniających na ul. Pierwszej Dywizji, Becka i Partyzantów.
33. Proszę o wydzielenie miejsc parkingowych w przestrzeni międzyblokowej na ul. Pierwszej Dywizji i między ulicami Partyzantów a Becka.
34. Proszę przewidzieć światła dla pieszych na ul. Mickiewicza przy ul. 9 –Maja oraz Godebskiego.
35. Proszę o usunięcie samochodów z alejki przy ul. Partyzantów od ul. Pierwszej Dywizji do Krajewskiego.
36. Proszę o rozpatrzenie jednego kierunku ruchu na ul. Becka tj. od ul. Partyzantów do Dembowskiego.
37. Proszę o usunięcie wraku auta z ul. Becka (Fiat Uno biały).
- 38.

Do UM Wrocław

Szanowni Państwo!

W związku z przeprowadzanymi obecnie konsultacjami w sprawie uporządkowania parkowania na Biskupinie i Sępolnie, chciałabym zaprotestować przeciwko wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicy Głowackiego w kierunku ulicy Kosynierów Gdyńskich.

Mieszkam na ulicy Głowackiego od wielu lat. Moja córka uczęszcza do szkoły podstawowej przy ulicy Krajewskiego. Od wielu lat mam okazję obserwować jak zmienia się ruch w tej części miasta. Popieram zmiany dotyczące ruchu w obszarze Sępolna. Uważam, że stworzenie ulic jednokierunkowych to bardzo dobry pomysł.

Jednak w przypadku ulicy Głowackiego wybrany kierunek jest fatalnym pomysłem. Ulica Głowackiego jest jedną z najbardziej ruchliwych ulic na całym Sępolnie. Jest to najszybsza droga wjazdowa i wyjazdowa z tej dzielnicy. Wzmożony ruch doprowadził do konieczności zamontowania 3 progów zwalniających na tej ulicy. Jest to ulica, która najszybciej można dostać się do MOSiR-u i Zespołu Szkół nr 9. W zespole szkół działają dwie szkoły muzyczne (dzienna i popołudniowa), jak również szkoła sportowa. Do szkół muzycznych dowożone są dzieci spoza naszego osiedla, dotyczy to również klas szkoły sportowej współprowadzonych ze Śląskiem Wrocław, gdzie uczniowie pochodzą z różnych rejonów miasta i miejscowości ościennych. Nie jest to zatem zwykła szkoła osiedlowa. Generuje to wzmożony ruch i skutkuje to tym, że spieszący się ludzie (mieszkańcy osiedla, klienci MOSiR, rodzice uczniów) mkną po ulicy Głowackiego, czasem jedynie ostro hamując przed progami zwalniającymi.

Tak na marginesie, to przy tym środkowym progu nie jest konieczne hamowanie, ponieważ jest ona tak niski, że nie spełnia swojej funkcji.

Gdy taki rozpędzony samochód jedzie w kierunku ulicy Krajewskiego nie musi nawet hamować przez skrzyżowaniem z ulicą Kosynierów Gdyńskich, gdyż ma tam pierwszeństwo. W samym środku tej sytuacji znajdują się dzieci idące lub wracające ze szkoły, gdyż skrzyżowanie to bezpośrednio graniczy z terenem zespołu szkół nr 9. Na wskazanym skrzyżowaniu wiele razy dochodziło do stłuczek.

Obecnie jedyną przeszkodą dla pędzących samochodów od ulicy Mickiewicza są samochody jadące z przeciwnego kierunku, które wymuszają zmniejszenie prędkości w celu umożliwienia przejazdu obu pojazdów. Zlikwidowanie tej jedynej bariery jaką jest obecnie ruch dwukierunkowy spowoduje znaczny wzrost prędkości samochodów, pomimo wprowadzenia ograniczenia prędkości do 20km/h, którego nikt nie będzie respektował.

Zaznaczyć należy także, że ze względu na obecny sposób parkowania (od strony ulicy Godebskiego) piesi pokonują dystans stroną od ulicy 9-go Maja, a zatem tą samą stroną którą poruszają się samochody od ulicy Mickiewicza, co jest szczególnie niebezpieczne, gdyż dziecko idące do szkoły nie widzi zbliżającego się pojazdu i nie może zareagować w sytuacji zagrożenia.

Znacząca większość samochodów porusza się w kierunku od Mickiewicza, gdyż drogą wyjazdową prowadzi często przez ulicę Okrzei. Wprowadzono znak nakazu skrętu w prawo z ulicy Krajewskiego, lecz ogólnie nie jest on respektowany. Należy zatem przypuszczać, że podobnie będzie z ograniczeniem prędkości.

Mając na uwadze bezpieczeństwo pieszych, w tym mojego dziecka, które codziennie tą ulicą idzie do szkoły, zwracam się z prośbą o zmianę ustalonego kierunku ruchu na kierunek przeciwny, tj. od ulicy Koswimerów Gdwińskich do ulicy Mickiewicza. Zmniejszy to częstotliwość ruchu na ulicy Głowackiego, ponieważ kierowcy wtedy będą mieli do wyboru kilka innych równorzędnych dróg wjazdu. Obecnie zawsze wybierają wjazd ulicą Głowackiego, co jest ogromnym zagrożeniem dla pieszych podróżujących tą ulicą.

Z poważaniem

39. Ulice z domkami jednorodzinnymi (Pankiewicza, Wyczółkowskiego, Ślewińskiego) nie potrzebują więcej miejsc parkingowych, bo każdy ma swój garaż i podjazd, gdzie trzymają swoje samochody. Lepiej zrobić progi zwalniające, żeby uspokoić ruch, a pozostawić ruch dwukierunkowy.
40. Na ul. Kotsisa Wariant I uniemożliwi przejazd dużych samochodów np. z meblami, a nawet straży pożarnej. Wariant II – za mało miejsc parkingowych. Wprowadzenie 1 – kierunkowego ruchu jaki jest obecnie, jest dobrym rozwiązaniem. Uważam, że ta jak jest obecnie jest dobrze. Można by jedynie zlikwidować chodniki i zrobić pieszo – jezdnię. Rozwiązaniem byłoby też zrobienie parkingu w miejscu ogródków, które są pomiędzy ulicami. Ale tak, aby auta nie zakłócały ciszy od strony obecnych ogródków. Można by zrobić ładny pas zieleni między parkingiem a domami.

41. Abramowskiego – popieram kierunek jednostronny. Raczej nie popieram zwolnienia chodnika, ponieważ już teraz jest b. wąsko do przejazdu (nawet jak oba chodniki są zajęte) Dziękuję za konsultację było bardzo miło ☺
42. Proponuję wprowadzić podział ulicy na ul. Potebni w kierunku poruszania się i tak: jednokierunkowa od Partyzantów do I Dywizji i od Dembowskiego do I Dywizji. Ograniczy to ruch samochodów dostawczych śpieszących się do sklepów przy ul. Partyzantów. Samochody dostawcze mają do dyspozycji główną ulicę Partyzantów, a ulicę Potebni będą jeździć tylko mieszkańcy.

Autorska koncepcja uporządkowania parkowania na Sępolnie i Biskupinie mieszkańców - projekt WBO. Takich kart złożono do urn 14 (z komentarzem i bez komentarza).

KONSULTACJE SPOŁECZNE:

UPORZĄDKOWANIE PARKOWANIA NA SĘPOLNIE I BISKUPINIE

PROJEKT WBO

Proponowane rozwiązanie zakłada:

- stworzenie miejsc parkingowych kosztem 2-3 metrów terenu ogródków przydomowych, które i tak w większości są dziś chaotycznie przekształcane w miejsca postojowe przez ich dzierżawców i użytkowników
- wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz strefy zamieszkania (ograniczenie prędkości do 20 km/h, pierwszeństwo ruchu pieszych).
- Pilotaż na ul. Potebni - uzyskanie 160 miejsc postojowych

Przedstawione przez Wydział Inżynierii Miejskiej warianty parkowania na Sępolnie nie są możliwe do zrealizowania - opierają się o błędne obliczenia dotyczące liczby pojazdów parkujących na poszczególnych ulicach (przykład wskazanej do pilotażu ul. Potebni - wg danych WIM 51 zaparkowanych pojazdów, w rzeczywistości - ponad 100), ponadto realizacja wariantu nr 1 będzie w praktyce oznaczała brak możliwości przejazdu przez ulicę.

STAN OBECNY



PO REALIZACJI PROJEKTU



W ramach tegorocznej edycji Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego, zgłoszony został projekt nr #453 pt. „Przywrócenie pieszym chodników Sępolna - etap 1”. Zakładał przywrócenie pieszym dostępności do chodników na terenie Sępolna poprzez budowę wzdłuż ulic parkingów. W pierwszym etapie projekt zostanie zrealizowany i miał być ebnii (po obu stronach ulicy, na całej długości). W ramach projektu wzdłuż ulicy powstanie 160 miejsc parkingowych. Parkingi miały powstać kosztem części przydomowych ogródków, będących w całości własnością Gminy Wrocław. Gdyby rozwiązanie planowane na ulicy Andrzeja Potebni zdało egzamin, w kolejnych etapach planowane były bliźniacze projekty dotyczące ulic Franciszka Nulla, Stefana Okrzei, Marcina Kasprzaka, Józefa Becka, Franciszka Jezierskiego oraz Szymona Konarskiego.

Projekt zakładał:

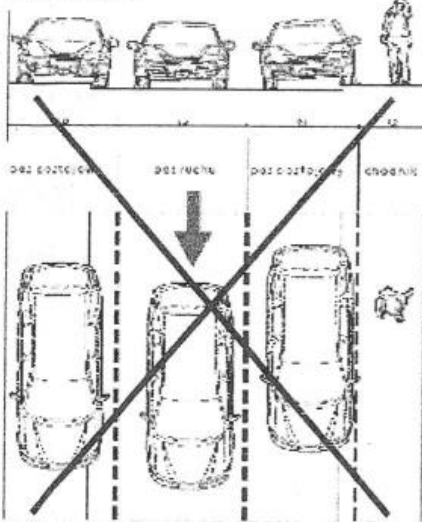
- 1) zmianę warunków dzierżawy ogródków położonych między budynkami przy ul. Potebni, a jezdnią - konieczność zmniejszenia powierzchni ogrodów o około 30%. Ogrody są własnością Gminy - brak konieczności wykupu gruntów.
- 2) likwidację prowizorycznych budowli parkingowych wzniesionych przez dzierżawców na terenie ogródków
- 3) przygotowanie terenu i ułożenie płyt parkingowych na terenie ogródków przydomowych przy ul. Potebni - szerokość parkingów - 5 metrów, długość - wzdłuż całej ulicy; łączna powierzchnia parkingów to ok. 2620 mkw - 160 miejsc parkingowych
- 5) egzekwowanie zakazu zatrzymywania na chodnikach

Projekt ten został początkowo pozytywnie zweryfikowany przez Urząd Miejski Wrocławia, tuż przed rozpoczęciem głosowania WBO został jednak z niego wykluczony z powodu planowanych konsultacji społecznych na terenie Sępolna i Biskupina.

W ramach konsultacji proponuję powrót do tego projektu w połączeniu z propozycją UM: wprowadzenie strefy zamieszkania, ruch jednokierunkowy od ul. Partyzantów do ul. Dembowskiego oraz budowę parkingu po obu stronach jezdni kosztem części obecnych chodników oraz części ogródków (ok. 2,5 metra).

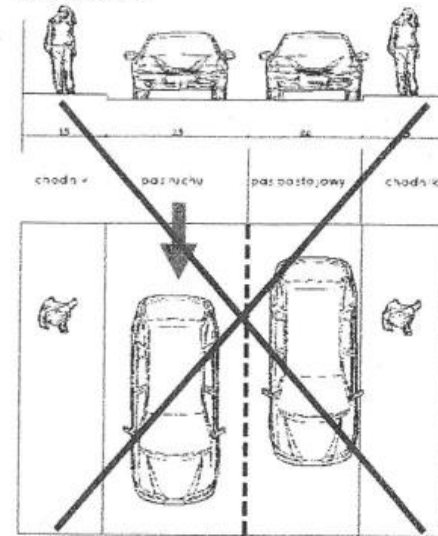
PROPOZYCJE URZĘDU MIASTA WROCŁAWIA

WARIANT I



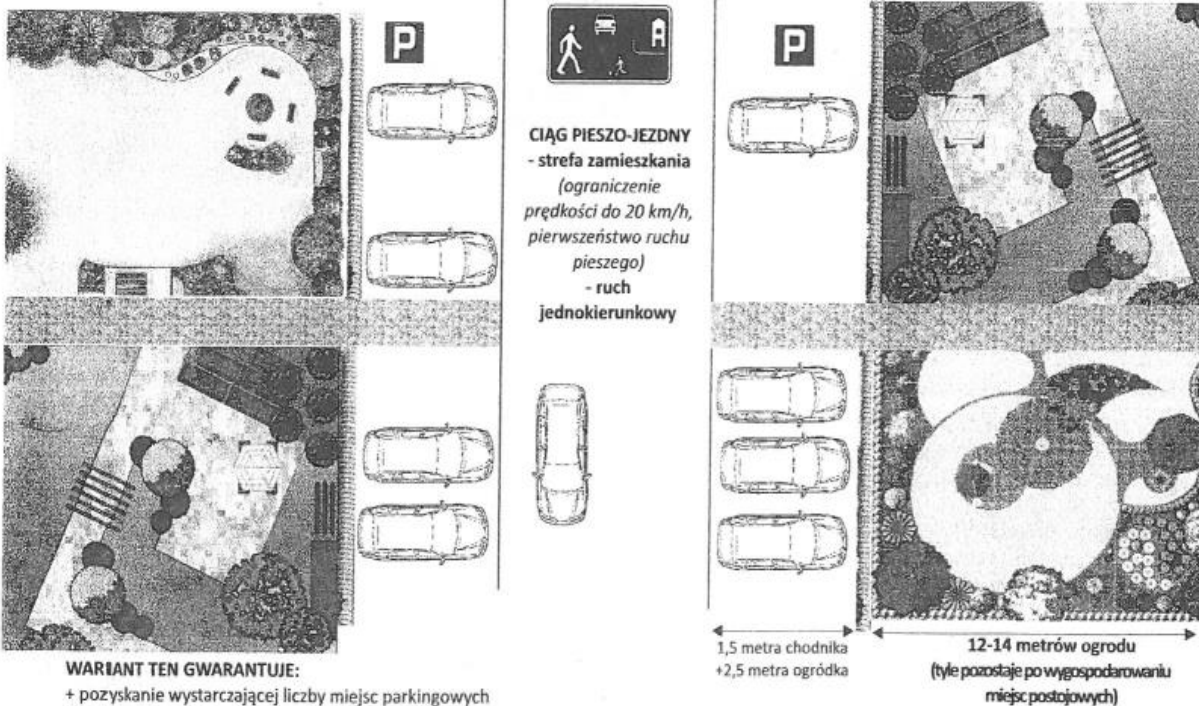
- zmniejszenie liczby miejsc parkingowych o około 30 proc. w stosunku do obecnego stanu
- brak możliwości przejazdu (szerokość pasa ruchu 2,5 metra przy założeniu że wszystkie pojazdy parkują idealnie w wytyczonych miejscach)
- bardzo utrudniony manewr parkowania
- likwidacja wszystkich „podjazdów” na ogródki

WARIANT II



- skrajne ograniczenie liczby miejsc parkingowych - o około 70 procent w stosunku do stanu obecnego, przy jednoczesnym braku alternatywnego miejsca parkingowego

WARIANT III - POZYSKANIE MIEJSC PARKINGOWYCH KOSZTEM CZĘŚCI OGRÓDKÓW



WARIANT TEN GWARANTUJE:

- + pozyskanie wystarczającej liczby miejsc parkingowych (pilotaż ul. Potebni - ok. 160 miejsc)
- + swobodny przejazd także samochodów o większych gabarytach (straż pożarna, pogotowie ratunkowe, śmieciarka, dostawy towarów, kontenery, kurierzy itp.)
- + zadanie możliwe do zrealizowania kosztem niewielkiej części ogródków (ok. 2,5 metra) - tereny te w większości i tak wykorzystywane są przez wielu użytkowników jako dzikie miejsca parkingowe, budowane są na nich wiaty, garaże itp...

WCIAŻ BĘDZIE ZIELONO

- + budowa parkingów z płyt ażurowych i obsianie ich trawą pozwoli na utrzymanie zielonego charakteru ulic
 - + granica parkingów i ogródków zostanie wyznaczona poprzez zasadzenie żywopłotów, co zrekompensuje ewentualne straty w zieleni
- DO ROZWAŻENIA - PARKOWANIE PROSTOPADŁE DO JEZDNI LUB SKOŚNE**

Głosy poparcia i komentarze na kartach

I.p.	KOMENTARZ
1.	Popieram projekt.
2.	Bardzo dobry wariant dla Sępolna!
3.	Popieram w pełni. ul. A. Potebni
4.	
5.	Popieram wariant nr 3 tzw. ogródkowy.
6.	Popieram wariant III
7.	Super rozwiązanie. Wariant III – bardzo dobry projekt do wykorzystania jako pilotażowy, może większość mieszkańców się przekona.
8.	Chodnik bez szans na odśnieżenie. 2,5 m nie spełnia warunków dla przejazdu straży pożarnej. (komentarz do wariantu I)
9.	
10.	Popieram wariant III – projekt WBO.
11.	Akc. wariant III
12.	Akceptuję wariant III na ulicy Okrzei.
13.	
14.	Zgadzam się. ul. Kasprzaka

Uwagi mieszkańców przesłane na adres: konsultacje@um.wroc.pl (14)

1.

Poniżej przesyłam listę pytań, na które chciałabym otrzymać odpowiedzi (najlepiej mailem zwrotnym) w jak najszybszym terminie, tak żebym w ramach konsultacji mogła zadać ewentualne kolejne pytania.

1) Czy na ulicach Kosynierów Gdyńskich i Partyzantów również można liczyć na zamianę ogródków znajdujących się przed wejściami do bram na miejsca parkingowe?

2) Jeśli nie na tych ogródkach to w jaki sposób miasto zamierza zorganizować miejsca parkingowe na ulicach Kosynierów Gdyńskich i Partyzantów?

3) Czy proponowana przez miasto strefa zamieszkania ma obejmować całe Sępolno czy tylko uliczki prostopadłe do ulic Kosynierów Gdyńskich i Partyzantów? Czy ulica Dembowskiego również byłaby częścią strefy zamieszkania?

4) Czy po ewentualnym wprowadzeniu strefy zamieszkania jako miejsca parkingowe będą wyznaczone miejsca przy ul. Brzózki? Aktualnie jest to wygodne i nikomu nie przeszkadzające miejsce do zaparkowania.

5) Dlaczego urzędnicy będący na czwartkowym spotkaniu w SP45 twierdzili, że rozwiązanie problemu z parkowaniem to nie jest kwestia jednorazowego wprowadzenia jakiegoś rozwiązania tylko długofalowy proces, gdy jednocześnie dowiaduję się z piątkowej prasy o tym, że "Przypomnijmy, że zasady parkowania na Sępolnie i Biskupinie mają zostać wprowadzone wiosną przyszłego roku."

Czytaj więcej: <http://www.gazetawroclawska.pl/artukul/9000382,konserwator-zabytkow-parkingi-na-ogrodkach-sepolna-rozwazymy-ten-pomysl,id,t.html>

Proszę o informacje jakie zasady mają zamiar Państwo wprowadzić na wiosnę? Przecież jak się okazało po pierwszym spotkaniu, wymyślone przez Państwa warianty są nie do przyjęcia dla mieszkańców.

6) Czy przez wprowadzenie strefy zamieszkanie jeszcze bardziej obniży się priorytet odśnieżania ulic na Sępolnie i Biskupinie?

2.

Jako mieszkaniec ulicy Jana Stanisławskiego na Biskupinie chciałbym zgłosić uwagi do projektu uporządkowania problemu parkowania na ulicach Biskupina. Celem zmian jest podwyższenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz uporządkowanie ulic.

Poniższe uwagi odnoszą się tylko do Biskupina

1. Ulice Kotsisa oraz Stanisławskiego ("pierwsza grupa") należy wg mnie rozpatrywać osobno niż pozostałe biskupińskie ulice objęte opracowaniem tzn: Orłowskiego, Michałowskiego, Rodakowskiego, Pankiewicza, Wyczółkowskiego, Braci Gierymskich

("druga grupa") Dlaczego? Na obu tych grupach ulic istnieje zupełnie inna zabudowa: na Kotsisa oraz Stanisławskiego jest zabudowa wielorodzinna (dwupiętrowa kamienica) a na pozostałych ulicach jest zabudowa jednorodzinna.

W drugiej grupie ulic problem parkowania praktycznie nie istnieje - mieszkańcy domów posiadają często własne garaże, lub miejsca postojowe na swojej posesji. Nieliczne samochody parkują na ulicy.

2. Na dwóch ulicach - Stanisławskiego i Kotsisa występuje spory problem z parkowaniem. Obecnie na jedną klatkę w której jest zazwyczaj sześć mieszkań (czasami pięć) przypadają tylko trzy miejsca postojowe - i to tylko w przypadku, gdy kierowcy parkują w sposób przemyślany (co nie zawsze następuje). Obecnie jeszcze nie ma tak dużego problemu, bo duża część mieszkańców jest starszych i nie posiada samochodu. Struktura zamieszkania jednak się zmienia i coraz więcej młodych wprowadza się do tej okolicy. Wydaje się zasadne, aby przewidzieć docelową ilość miejsc parkingowych dla samochodów w ilości 1 samochód na mieszkanie/rodzinę. Przypominam, że w przypadku nowych inwestycji takich miejsc parkingowych jest planowanych więcej...

3. Omówienie wariantów proponowanych przez miasto: Wariant II

Całkowicie nierealny. W takim wariacie na jedno mieszkanie będzie przypadało 1/4 miejsca postojowego. Czyli co czwarta rodzina będzie mogła posiadać samochód.

Wariant I Miasto proponuje wydzielenie jednego, wąskiego (ok 1-1,2m) chodnika. Pomysł ten jest zły gdyż:

- szerokość chodnika powinna wynosić 1,5 m. Miasto zakłada, że chodnik będzie miał 1 - 1,2 m - ale pamiętajmy, że tyle miejsca będzie tylko w przypadku IDEALNEGO parkowania samochodów. Dodatkowo nie wzięto pod uwagę parkowania samochodów o większym gabarycie (bus). W praktyce chodnik będzie nieużyteczny - miejscami będzie się zwężał i osoby z wózkami dziecięcymi, czy na wózkach inwalidzkich będą musiały i tak zejść na jezdnię.

- odsnieżanie takiego chodnika będzie utrudnione (tylko w sposób ręczny)

-szerokość jezdni zostanie zwężona co UNIEMOŻLIWI przejechanie ulicą śmieciarce czy też SAMOCHODOWI STRAŻACKIEMU.

- Separacja ruchu pieszego oraz samochodowo-rowerowego obniża bezpieczeństwo na ulicach osiedlowych

- kierowcy samochodów posiadając całą jezdnię tylko dla siebie nie będą przestrzegać ograniczenia prędkości, podobnie jak teraz często go nie przestrzegają

- na obu uliczkach często bawią się dzieci oraz przebywają koty - jadące szybko samochody zagrażają ich życiu

4. Propozycja rozwiązania problemu parkowania na ulicach Kotsisa oraz Stanisławskiego: Wariant III (minimalny, rozwiązanie czasowe)

- wprowadzenie strefy zamieszkania z dopuszczalną prędkością 20 km/h

- zrównanie jezdni i chodników do jednego poziomu

- samochody parkują po obu stronach jezdni jak najbliżej żywopłotu (przy czym te "z lewej" muszą zostawić trochę miejsca z lewej strony, aby kierowca mógł wysiąść z samochodu

- ruch samochodowy, rowerowy oraz pieszy odbywa się środkiem jezdni.

- wprowadzenie kontr ruchu dla rowerów (możliwość jazdy pod prąd) - co jest usankcjonowaniem istniejącego stanu oraz zmusza kierowców samochodów do wolniejszej jazdy

Wariant IV

- identyczny jak wariant III z powiększeniem ilości miejsc parkingowych, tak aby było ich po 1 na mieszkanie/rodzinę przez zmniejszenie ogródków oraz wprowadzenie parkowania równoległoukośnego.

5. Opinia na temat drugiej grupy uliczek (z domami jednorodzinnymi)

- Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego jest bardzo złym pomysłem gdyż spowoduje to większy ruch samochodowy - przez wydłużenie drogi dojazdowej dla mieszkańców. Już teraz mieszkańcy ulic Kotsisa oraz Stanisławskiego muszą objeżdżać całe osiedle aby dostać się do mieszkania. Teraz będzie to jeszcze bardziej utrudnione. Pamiętajmy, że sporo osób robi zakupy w ciągu sklepów przy ulicy Olszewskiego.

- wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zmniejszy bezpieczeństwo ludzi oraz zwierząt na tych ulicach. Obecnie dwukierunkowy ruch wymusza większą uwagę i konieczność "mijanek" co naturalnie zmniejsza prędkość pojazdów.

3.

W związku z przeprowadzanymi obecnie konsultacjami w sprawie uporządkowania parkowania na Biskupinie i Sępolnie, chciałabym zaprotestować przeciwko wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicy Głowackiego w kierunku ulicy Kosynierów Gdyńskich.

Mieszkam na ulicy Głowackiego od wielu lat. Moja córka uczęszcza do szkoły podstawowej przy ulicy Krajewskiego. Od wielu lat mam okazję obserwować jak zmienia się ruch w tej części miasta. Popieram zmiany dotyczące ruchu w obszarze Sępolna. Uważam, że stworzenie ulic jednokierunkowych to bardzo dobry pomysł.

Jednak w przypadku ulicy Głowackiego wybrany kierunek jest fatalnym pomysłem. Ulica Głowackiego jest jedną z najbardziej ruchliwych ulic na całym Sępolnie. Jest to najszybsza droga wjazdowa i wyjazdowa z tej dzielnicy. Wzmożony ruch doprowadził do konieczności zamontowania 3 progów zwalniających na tej ulicy. Jest to ulica, która najszybciej można dostać się do MOSiR-u i Zespołu Szkół nr 9.

W zespole szkół działają dwie szkoły muzyczne (dzienna i popołudniowa), jak również szkoła sportowa. Do szkół muzycznych dowożone są dzieci spoza naszego osiedla, dotyczy to również klas szkoły sportowej współprowadzonych ze Śląskiem Wrocław, gdzie uczniowie pochodzą z różnych rejonów miasta i miejscowości ościennych. Nie jest to zatem zwykła szkoła osiedlowa. Generuje to wzmożony ruch i skutkuje to tym, że spieszący się ludzie (mieszkańcy osiedla, klienci MOSiR, rodzice uczniów) mkną po ulicy Głowackiego, czasem jedynie ostro hamując przed progami zwalniającymi.

Tak na marginesie, to przy tym środkowym progu nie jest konieczne hamowanie, ponieważ jest ona tak niski, że nie spełnia swojej funkcji. Gdy taki rozpędzony samochód jedzie w kierunku ulicy Krajewskiego nie musi nawet hamować przez skrzyżowaniem z ulicą Kosynierów Gdyńskich, gdyż ma tam pierwszeństwo. W samym środku tej sytuacji znajdują się dzieci idące lub wracające ze szkoły, gdyż skrzyżowanie to bezpośrednio graniczy z terenem zespołu szkół nr 9. Na wskazanym skrzyżowaniu wiele razy dochodziło do stłuczek.

Obecnie jedyną przeszkodą dla pędzących samochodów od ulicy Mickiewicza są samochody jadące z przeciwnego kierunku, które wymuszają zmniejszenie prędkości w celu umożliwienia przejazdu obu pojazdów. Zlikwidowanie tej jedynej bariery jaką jest obecnie ruch dwukierunkowy spowoduje znaczny wzrost prędkości samochodów, pomimo wprowadzenia ograniczenia prędkości do 20km/h, którego nikt nie będzie respektował.

Zaznaczyć należy także, że ze względu na obecny sposób parkowania (od strony ulicy Godebskiego) piesi pokonują dystans stroną od ulicy 9-go Maja, a zatem tą samą stroną którą poruszają się samochody od ulicy Mickiewicza, co jest szczególnie niebezpieczne, gdyż dziecko idąc do szkoły nie widzi zbliżającego się pojazdu i nie może zareagować w sytuacji zagrożenia.

Znacząca większość samochodów porusza się w kierunku od Mickiewicza, gdyż drogą wyjazdową prowadzi często przez ulicę Okrzei. Wprowadzono znak nakazu skrętu w prawo z ulicy Krajewskiego, lecz ogólnie nie jest on respektowany. Należy zatem przypuszczać, że podobnie będzie z ograniczeniem prędkości.

Mając na uwadze bezpieczeństwo pieszych, w tym mojego dziecka, które codziennie tą ulicą idzie do szkoły, zwracam się z prośbą o zmianę ustalonego kierunku ruchu na kierunek przeciwny, tj. od ulicy Kosynierów Gdyńskich do ulicy Mickiewicza. Zmniejszy to częstotliwość ruchu na ulicy Głowackiego, ponieważ kierowcy wtedy będą mieli do wyboru kilka innych równorzędnych dróg wjazdu. Obecnie zawsze wybierają wjazd ulicą Głowackiego, co jest ogromnym zagrożeniem dla pieszych podróżujących tą ulicą.

4.

Chciałem się podzielić uwagami na temat przedstawionych koncepcji parkowania.

Wariant 1 uważam za zły. Ponieważ ogranicza ilość zaparkowanych samochodów o ok. połowę mniej w stosunku do istniejącego stanu. Poza tym trzeba wziąć pod uwagę, że parkowane samochody nie będą tak dokładnie parkowane jak to przedstawiono na rysunku. Należy brać pod uwagę tolerancję parkowania z dokładnością ok. 0.5 metra od krawędzi chodnika. W związku z tym zawęży się pas przejezdny dla samochodów. Zwłaszcza dla samochodów ciężarowych. Takie samochody będą się przeciskać częściowo po chodniku. Ten typ parkowania jest obecnie stosowany na ul. Partyzantów, między ulicami Emilii Plater i Smętna. Po kilku latach chodnik był tak zdewastowany, że w tym roku wymagał gruntowego odnowienia. I tak to będzie się powtarzać co kilka lat.

Wariant 2 uważam za bardzo zły. Wprawdzie ilość miejsc postojowych nie ulega zmianie, lecz jak już wyżej wspomniałem trzeba się liczyć z tolerancją parkowania ok. 0.5 m. W takim razie żaden samochód ciężarowy jak również straż pożarna nie przejadą taką ulicą. Trzeba brać pod uwagę, że ludzie robią remonty jak również przeprowadzki. I taki samochód musi podjechać pod posesję. Śmieciarki też muszą jeździć. A już nie wspomnę o samochodach Straży Pożarnej.

Wariant 3 obywatelski uważam za bardzo dobry. Na obecne czasy ma on same zalety.

Samochody parkują poza chodnikami. Ilość miejsc jest o ok. 1/3 więcej. Ulice są przejezdne i dwukierunkowe. Chodniki wolne od samochodów. Jediną wadą tego wariantu jest koszt wykonania takich podjazdów. Wyłożenie brukiem powierzchni na 2 samochody to koszt ok. 3000 zł. Zastanawiałem się, skąd uzyskać pieniądze. I takie nasunęły mnie się refleksje.

1. Ponieważ pan Dutkiewicz bardzo rozbudował administrację, to trzeba by zrobić weryfikację stanowisk i zlikwidować 10 etatów. Za te pieniądze można by zrobić ok. 200 stanowisk postojowych rocznie.

2. Zaprzestać finansowania zawodowej drużyny piłkarskiej Śląsk. Przecież to są zawodowcy i powinni szukać zarobku od sponsorów swoich. Pan Dutkiewicz w tym wypadku nie zrobił konsultacji społecznych i nie wiem na jakiej zasadzie finansuje Śląsk za społeczne pieniądze. Za te pieniądze sporo miejsc parkingowych by powstało.

3. Sprzedać Stadion Miejski. Ponieważ jest on nierentowny i miasto musi do niego dopłacać.

Ponieważ miliarda złotych nikt za niego nie da. To sprzedać poniżej tej granicy. Miasto ma z tego same zyski. Nie będzie już musiało do niego dopłacać. Za uzyskane pieniądze spłaci całe zadłużenie. I będą pieniądze na miejsca postojowe na Sępólnie i Biskupinie.

Co do projektowania miejsc postojowych na Sępólnie i Biskupinie, to trzeba brać pod uwagę każdą ulicę z osobna. Bo trzeciego wariantu na wszystkich ulicach zastosować się nie da. Aby jeszcze powiększyć ilość miejsc parkingowych, trzeba umożliwić ludziom budowę garaży. Zmusić panią konserwator do zmiany stanowiska w tej sprawie. Przecież jest XXI wiek i warunki przemieszczanie się bardzo się zmieniły w stosunku do początków XX wieku. To są zupełnie inne czasy. Pani konserwator zabytków musi to zrozumieć. Budowa garaży podziemnych byłaby bardzo kosztowna. Ponieważ na Sępólnie sprawdzałem warunki gruntowe koło swojego domu. I wyszło, że na głębokości 2.5 metra są ciekły wodne. Trzeba by budować garaże z betonu odpornego na wody gruntowe i robić specjalne odwodnienia.

5.

Biorąc pod uwagę ilość samochodów mieszkańców ulicy Potebni i braku legalnych miejsc parkingowych proponuję:

- organizację miejsc parkingowych w ogródkach leżących przy ulicy
- ze względów kosztowych umożliwić mieszkańcom/dzierżawcom tych ogródków organizację miejsc parkingowych we własnym zakresie wg. ustalonego wzoru lub wzorów
- zmianę zapisu w umowie dot. dzierżawy ogródków i sposobu ich użytkowania umożliwiający organizację miejsc parkingowych
- rozpatrzenie możliwości stawiania wiat garażowych wg. wzoru zaakceptowanego przez mieszkańców oraz odpowiednie urzędy (m.in. Miejskiego Konserwatora Zabytków)

Konieczna jest również organizacja śmietników i tutaj kolejne propozycje:

- ustawienie wiat dla pojemników na śmieci
- przeanalizowanie wielkości pojemników na odpady: uważam że w okresie od wiosny do jesieni potrzeba jest dużego kontenera (1100 l) na odpady zielone opróżnianego 1 raz w tygodniu, pojemniki 240 l dla odpadów: zmieszanych opróżnianych 3 razy w tygodniu, z tworzyw sztucznych opróżniany 2 razy w tygodniu, z papieru opróżniany 1 raz w tygodniu.

- w miejscach „dzikiego” składowania odpadów zielonych ustawienie tablic informujących o zakazie składowania tych odpadów oraz karze za takie składowanie.
- przy pojemnikach na odpady zielone powinna być zamieszczona informacja o terminach ich wywozu.

6.

Na spotkanie konsultacyjne przy ul. Pautscha (w centrum Biskupina) przyszli głównie mieszkańcy Sępolna, dlatego, że problemy z parkowaniem dotyczą ich najbardziej. Mieszkańcy domków po prawej stronie Biskupina (między ulicami Olszewskiego a Braci Gierymskich) albo nie wiedzieli o konsultacjach, albo uznali, że ich ten problem nie dotyczy, bo mają swoje garaże i mają gdzie parkować. Na Biskupinie, po prawej stronie ul. Olszewskiego, są głównie domki jedno- i dwurodzinne (poza ulicami Kotsisa i Stanisławskiego) i każdy mieszkaniec ma swój garaż/podjazd na swojej posesji (łatwo to sprawdzić na Google mapy/satelita). Na chodnikach przy ulicach parkuje ok. 10 samochodów na całej długości ulicy. Nie ma potrzeby tworzyć więcej miejsc parkingowych, bo nikt z nich nie skorzysta. Jest tu znikomy ruch pieszy, prawie nie widać rowerzystów, ruch samochodów odbywa się płynnie. Nie trzeba przeciskać się między samochodami, gdy idzie się pieszo.

Stworzenie ulic jednokierunkowych jest złym pomysłem, ponieważ kierowcy po takich ulicach jeżdżą szybciej (nie muszą się mijać z autami z naprzeciwka, więc się rozpędzają i nie patrzą na przechodniów). Można to zauważyć na ulicach Stanisławskiego i Kotsisa - odkąd są jednokierunkowe, samochody jeżdżą szybciej, a znak ograniczenia do 30 km/h nie jest żadną przeszkodą (nikt tego nie egzekwuje).

Ulica wybrana do pilotażu na Biskupinie (ul. Kotsisa) jest jednokierunkowa od kilku lat, więc co to za pilotaż?

Uważam, że ulice Pankiewicza, Wyczółkowskiego i Ślewińskiego powinny pozostać dwukierunkowe, ponieważ nie ma na nich dużego ruchu samochodów, pieszych ani rowerzystów i zmiana na jednokierunkowe nie wyjdzie nam na dobre. Zwłaszcza gdy ul. Wyczółkowskiego będzie zbierać ruch z tych trzech ulic w stronę ul. Olszewskiego. Nie będzie można spokojnie wyjść z domu, nie mówiąc już o bezpieczeństwie naszych kotów chodzących po tych spokojnych ulicach.

Jeśli już coś można zmienić, to dobrze by było wprowadzić progi zwalniające na ulicach Wyczółkowskiego i Pankiewicza. Po zamontowaniu progów na ul. Ślewińskiego część kierowców omija tamta ulicę i jedzie ul. Wyczółkowskiego, bo tu mogą się rozpędzić bez ograniczeń (znak ograniczenia prędkości do 30 km/h nie powstrzymuje kierowców, ograniczenia w postaci progów na jezdni są o wiele bardziej skuteczne).

Przy każdej z tych 3 ulic (Pankiewicza, Wyczółkowskiego i Ślewińskiego) jest po ok. 20 domków jedno- i dwurodzinnych. Tu nie ma problemu z parkowaniem na chodnikach, więc nie można nas wrzucać do jednego worka z problemami ulic Kotsisa i Stanisławskiego, gdzie jest zabudowa

szeregowa (kamieniczki po 6 mieszkań w bramie, stąd duża ilość samochodów) oraz brak przydomowych ogródków z garażami/podjazdami. My mamy swoje podjazdy/garaże na swoich posesjach i tam parkujemy, nie na chodnikach. Dlatego też nie potrzeba nam stworzenia strefy zamieszkania z wyznaczonymi miejscami do parkowania. Poza tym to są domki własnościowe, to jest inna kategoria własności niż wspólnoty mieszkaniowe przy ul. Kotsisa i Stanisławskiego.

7.

Szanowni Państwo!

Poniżej, w punktach, przedstawiam Państwu mój pomysł na rozwiązanie problemu parkowania i bezpieczeństwa pieszych na części ulic Sępólna. Moja propozycja łączy w sobie zamysł projektu WBO 2015 nr 453, propozycję Urzędu Miejskiego oraz sugestie mieszkańców, z którymi rozmawiałam.

1) Wprowadzenie ulic jednokierunkowych

2) Na ulicy A. Potebni wprowadzenie podziału w kierunku jazdy, tj. kierunek od ul. Partyzantów do I Dywizji, a druga część od Dembowskiego do I Dywizji. Przejazd od ulicy Partyzantów do Dembowskiego byłoby również możliwe przez część ul. Potebni (od Partyzantów do I Dywizji), potem ulicą I Dywizji i Borelowskiego.

Taki podział nie jest wskazany na sąsiednich ulicach, ponieważ od Potebni w kierunku Becka na ulicy I Dywizji jest wprowadzona strefa zamieszkania, a wyniosłe podjazdy na każdą część tej ulicy urywające zderzaki skutecznie ten ruch ograniczają.

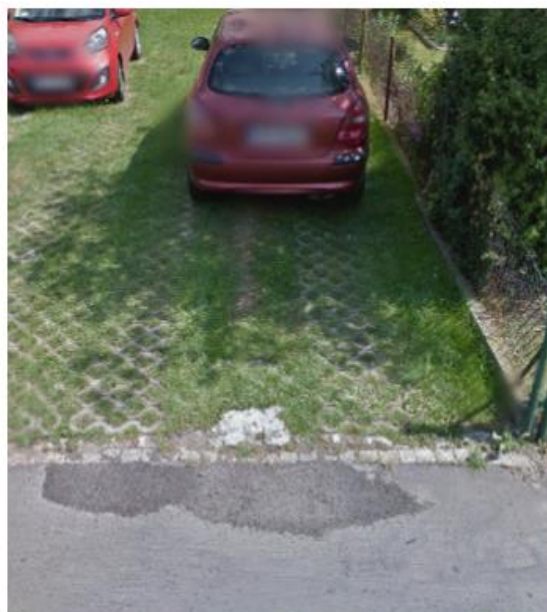


Zmusi to kierowców samochodów dostawczych, którzy generują obecnie najbardziej niebezpieczny ruch na ul. Potebni, aby jechać od sklepów przy ul. Partyzantów dalej tą ulicą, a nie skracać drogę przez ul. Potebni. Ulicą Potebni, teraz jedną z najbardziej ruchliwych ulic, będą jeździć tylko mieszkańcy.

3) Wprowadzenie strefy zamieszkania na wszystkich ulicach dojazdowych Sępólna

4) Zmiana warunków dzierżawy ogródków pomiędzy budynkami, a drogą. Dotyczy ulic, przy których ogródki są dzierżawione od gminy, tj. Potebni, Nulla, Okrzei, Kasprzaka, Becka, Konarskiego, Sowińskiego i Jezińskiego.

5) Wyznaczenie miejsc postojowych, prostopadłych do jezdni, na części ogródków i obecnych chodników, wówczas pośrodku mielibyśmy ciąg pieszo-jezdny, bądź w całości na części ogródków z pozostawieniem chodników (dodatkowe bezpieczne miejsce dla pieszych). Wyłożenie parkingów kostkami betonowymi, ażurowymi i posianie trawy w przestrzeni płyty. Daje nam to efekt „zielonego placu”.



Zdjęcie z ul. Potebni



Przykładowe zdjęcia

6) Wymiana latarni ulicznych na te, które już zostały wymienione w innej części Sępolna.

7) Pilotażowa ulica na Sępolnie – A.Potebni, a w drugiej kolejności Konarskiego i Nulla, ze względu na duży ruch na tych ulicach oraz podobne problemy z parkowaniem. Ulica Konarskiego jest najbardziej uczęszczana przez pieszych ponieważ łączy pętlę tramwajową/autobusową z „centrum” Sępolna, a nie ma alternatywnego chodnika przy budynku.

8) Parkingi prostopadłe do jezdni na ul. Potebni dają ok. 140 miejsc postojowych. Na dzień dzisiejszy jest to wystarczająca liczba, a nawet mamy zapas miejsc na kilka lat.

W przyszłości, bądź już teraz, można zorganizować podobne miejsca postojowe przy ulicy I Dywizji pomiędzy ulicami Potebni, Nulla, Okrzei itd., a garażami.



Niektórzy już zorganizowali sobie tam wjazdy łącznie z budową wiat.

Proponowane miejsca parkingowe w częściach ogródków są tam, gdzie ogródki mają długość kilkunastu metrów, a więc nie prowadzi to do zlikwidowania całej zieleni przed oknami mieszkańców.

9) Dodatkowo proponuję oddzielenie parkingu od pozostałej części ogródków żywopłotem, a w wolnych miejscach pomiędzy parkingiem, latarnią, bądź kublami na śmieci dosadzenie krzewów ozdobnych lub drzew.

10) Pozostawienie ograniczonej przestrzeni tylko na kubły na śmieci. Z doświadczenia wiemy, że gdy mamy wolną przestrzeń wokół kubłów zachęca to mieszkańców do wyrzucania luzem odpadów zielonych i o dużych gabarytach.

11) Stworzenie (w przyszłości) parkingów zbiorczych (podziemnych, naziemnych itp.) w wolnej przestrzeni Sępólna, np. przy ul. Waryńskiego pomiędzy ul. Partyzantów, a I Dywizji, oraz przy Waryńskiego pomiędzy ulicami Borelowskiego, a Sierakowskiego lub w przestrzeni między ulicami Becka, a Kasprzaka. Te miejsca są obecnie używane albo jako „dzikie” miejsca parkingowe, łącznie z wybudowanymi garażami i wiatami, albo jako siedliska osób spożywających alkohol i stwarzających niechlubną wizytówkę dzielnicy oraz zagrożenie pożarowe.



Podobna przestrzeń przy ulicy Waryńskiego pomiędzy ulicami Kosynierów Gdyńskich, a Belwederczyków została kiedyś przeznaczona pod budowę garaży.

Jeśli mówimy o wykorzystaniu tych miejsc jako parkingi w przyszłości, można się pokusić o projekt parkingu podziemnego, a na jego powierzchni o przywrócenie funkcji rekreacyjnej (zieleń, plac zabaw, boisko itp.)

Takie rozwiązanie sprawdziłoby się na wymienionych przeze mnie wcześniej ulicach, gdzie ogródki przed domem mają długość kilkunastu metrów i są w całości własnością gminy.

Realizacja takiej propozycji daje możliwość swobodnego przejazdu samochodów o większych gabarytach, np. straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, śmieciarki, dostaw zakupów do mieszkańców, kurierów, mebli, przeprowadzki lub kontenerów na odpady.

Wreszcie byłaby możliwość sprzątnięcia całej szerokości jezdni. Obecnie zalegające pod samochodami liście itp. podczas deszczu spływają i zapychają studzienki przeciwdeszczowe.

Wreszcie byłaby możliwość przejazdu pługów.

„Błądzić jest rzeczą ludzką, ale żeby zupełnie coś spartaczyć, trzeba użyć komputera.”

Tym cytatem zachęcam Państwa do zaprzestania wmawiania nam – mieszkańcom, że warianty I bądź II są dobrym pomysłem do wprowadzenia na wszystkich ulicach Sępolna czy Biskupina. Weźcie pod uwagę argumenty mieszkańców, bo to nam najlepiej znane są problemy w temacie parkowania i poruszania się po Sępolnie. Wbrew pozorom to my możemy mieć lepsze pomysły od tych płynących z Ratusza.

8.

Trwające konsultacje podobno są wynikiem skargi jednego mieszkańca na brak unormowania w sprawie parkowania samochodów na terenie Sępolna i Biskupina, co obniża komfort poruszania się pieszych. Bardzo to pięknie ze strony władz, że tak reagują na bolączki mieszkańców!

Niestety wcale tak nie jest! - Wiemy, iż wcześniej został zgłoszony pisemnie wniosek mieszkanki ulicy Andrzeja Potebni dotyczący możliwości uwolnienia części terenów tzw. ogródków warzywnych i kwiatowych z przeznaczeniem na miejsca parkingowe. Projekt ten został odrzucony i potraktowany przez Miasto „po macoszemu”. Najwyraźniej składająca wniosek nie miała takiej siły przebicia jak „Ów” mieszkanierek skarżących się do Prezydenta Wrocławia!

Pomijając wszelkie dywagacje na temat ilości parkujących aut na poszczególnych ulicach, które to dane przedstawione przez pracowników Magistratu bardzo mocno rozjeżdżają się ze stanem faktycznym, obie propozycje (wariant I i II) nie gwarantują mieszkańcom, że wprowadzone „udogodnienia” pozwolą swobodnie zaparkować auto. Nie ma też pewności czy służby np. straż pożarna będzie mogła swobodnie przejechać w razie konieczności.

Jedynym sensownym pomysłem jest pomniejszenie zewnętrznych ogródków i wykonanie na nich miejsc postojowych. Tak uzyskane miejsca zagwarantują możliwość parkowania mieszkańcom na naszej ulicy, a w połączeniu z wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego i strefy zamieszkania piesi będą mogli poczuć się jeszcze bardziej bezpieczni. Trzeba przecież pamiętać, że kierowcy także bywają pieszymi.

W związku z powyższym wariant nr III tzw. „ogródkowy” jest jedynym sensownym rozwiązaniem!

Należałoby zastanowić się ile miasto ma zamiar przeznaczyć na realizację projektu ? - Oczywiście odpowiedź jest prosta – najlepiej nic!

Zatem pozostaje jeszcze jedna możliwość – ponieważ w części ogródków są już wykonane wjazdy, co skutkuje UWOLNIENIEM CHODNIKA – przestańcie Państwo ścigać tych ludzi i straszyć wypowiedzeniem umowy dzierżawy ogródka.

Żenującym jest fakt, że ludzie Ci wykonali wjazdy we własnym zakresie - ze swoich środków, dbają o czystość, płacą za dzierżawę a mimo to są traktowani gorzej niż Ci, którzy nie płacą za dzierżawę, a sam wygląd tych niektórych ogródków jest daleki od przyjętych norm estetyki. Bywają ogródki od lat nie sprzątane, a wysokie trawy i inne chaszczki z wiosną wzmacniają objawy alergiczne u wielu ludzi, latem – szczególnie podczas upałów może kiedyś być przyczyną pożaru.

W interesie MIASTA jest, aby Ci pozostali właściciele także pomyśleli o wykonaniu wjazdów. Może wystarczyłoby otoczyć opieką tą oddolną inicjatywę, aby realizowane wjazdy były w podobnym standardzie? W ten sposób na obecną chwilę - ogródki nadal macie w dzierżawie = jest wpływ do budżetu, no i kwestia utrzymania czystości nadal pozostaje po stronie dzierżawiącego.

9.

Mieszkam na ulicy Partyzantów, gdzie auta stoją wzdłuż ulicy po jednej stronie, a tam, gdzie jest to możliwe stoją pod skosem na alejce. Przyznam, że jestem przeciwnikiem parkowania na alejce, choć sam jestem zmuszony tak parkować. Ale na niektórych odcinkach ulicy, w latach siedemdziesiątych, kosztem przeddomowych ogródków porobiono zatoczki. Auta mogą tam stanąć pod skosem, dzięki czemu mieści się ich więcej. Ja osobiście nigdy nie staję na alejce, jeśli mam miejsce w zatoczce. Myślę, że podobne rozwiązanie można zastosować na pozostałych ulicach. Przecież to jest chyba tak, że posiadacze przeddomowych ogródków, mają w większości również ogródki za domami. W imię wspólnego dobra, powinni podejść do sytuacji ze zrozumieniem (sam nie wierze w to, co pisze, niestety). No ale w końcu nie są właścicielami ogródków, lecz dzierżawcami. Przepraszam, że nie podam swojego nazwiska, ale obawiam się, że właściciele ogródków, poprzebijają mi opony. A co najmniej obleją farbą, co już się zdarzało. Serdecznie pozdrawiam i życzę sukcesów.

10.

Uczestniczyłam w konsultacjach społecznych ws. parkingów na Sępolnie i Biskupinie i w związku z tym w imieniu grupy Radnych Osiedla Biskupin-Sępolno-Dąbie- Bartoszowice zainteresowanych tematem, deklaruje podjęcie próby opracowania "Społecznej koncepcji systemu miejsc parkingowych i organizacji ruchu na Sępolnie".

11.

Niniejszym zgłaszamy nasze uwagi odnośnie propozycji zmiany ruchu i sposobu parkowania na ul. Abramowskiego (Biskupin):

- proponujemy, aby pozostawić ruch na naszej ulicy bez zmian,
- ewentualnie można wprowadzić ruch jednokierunkowy od strony Olszewskiego bez tworzenia strefy zamieszkania. Naszym zdaniem zaproponowany wariant I i II nie poprawią sytuacji na naszej ulicy.

12.

W imieniu Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia i Towarzystwa Benderowskiego składamy uwagi w ramach konsultacji dotyczących parkowania na Sępolnie i Biskupinie.

Popieramy zastosowanie na wszystkich ulicach wariantu nr 2, który obejmuje obustronne chodniki. Piesi, którzy do tej pory byli we Wrocławiu najbardziej dyskryminowanymi użytkownikami ruchu (co na szczęście zaczyna się zmieniać), nie mogą być spychani na jezdnię ani tylko jedną część chodnika. Wdrożenie tego wariantu zapewni największą mobilność i bezpieczeństwo niechronionym użytkownikom ruchu.

Takie rozwiązanie jest zgodne z obowiązującą Wrocławską Polityką Mobilności, która stanowi m.in.:

"W dalszej perspektywie udział transportu nie samochodowego rozumianego jako transport zbiorowy, rowerowy i ruch pieszy powinien wynosić nie mniej niż 65%"

"kształtowanie istniejących oraz planowanie nowych struktur miejskich w sposób zapewniający dobrą dostępność transportu zbiorowego oraz przyjazny pieszym, rowerzystom i osobom o ograniczonej sprawności"

"kształtowanie wewnątrz urbanistycznych ulic w sposób zapewniający wysoką jakość kompozycji przestrzennej oraz chroniący walory ich otoczenia"

"W obszarze ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności,
- ochronę przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele"

Takie rozwiązanie jest też zgodne z poglądami mieszkańców Wrocławia, którzy w kolejnych badaniach (KBR 2010, Ibris 2015, referendum 2015) opowiadają się zdecydowanie za ruchem pieszym i rowerowym.

Liczba miejsc parkingowych nie powinna wzrastać, gdyż takie rozwiązanie tylko zachęca do posiadania samochodów, a także skłoni np. studentów AWF do parkowania na osiedlu Sępólno (zamiast korzystania z komunikacji zbiorowej).

Warto zaś zapewnić za pomocą systemu, żeby na osiedlu parkowali mieszkańcy, a nie osoby postronne. Można np. wprowadzić darmowe karty parkingowe tylko dla mieszkańców i wydzieloną liczbę miejsc (np. przy szkole) dla pracowników.

Zdecydowanie sprzeciwiamy się zaś zaproponowanemu przez część uczestników konsultacji zajęciu zabytkowych ogrodów na parkingi. Sępólno i Biskupin jako zabytki urbanistyki wpisane do rejestru zabytków stanowią dobro ogólnonarodowe i ogólnomiejskie.

Przeszkodą powinna być także polityka miasta dotycząca zieleni. W zanieczyszczonym mieście nie powinniśmy pozbywać się terenów zielonych, a raczej zastanowić się nad zwiększeniem liczby drzew i krzewów na tych terenach. Ogródki mogą służyć jako ogólnodostępne tereny zielone, w interesie wszystkich mieszkańców.

Lokowanie parkingów na terenach zielonych spowodowałoby także utrudnienia dla pieszych, z uwagi na konieczność ruchu między parkingiem a ulicą. Zawłaszczanie zieleńców będzie działaniem na niekorzyść samych mieszkańców, zwłaszcza starszych, a także dzieci. Umieszczanie parkingów na zieleńcach jest zwłaszcza niepotrzebne, gdy jest przestrzeń ulicy, która może być wykorzystana na ten cel (zgodnie z propozycją Urzędu Miejskiego).

Z uwagi na to, że chodniki nadal będą niezbyt szerokie, długofalowo należy zastanowić się zaś nad całkowitym przeprojektowaniem uliczek, np. w duchu shared space (przestrzeni współdzielonej).

Uważamy też, że gmina powinna bardziej wspierać korzystanie z nie samochodowych środków komunikacji. Wielka Wyspa w ostatnich latach niestety straciła część kursów transportu publicznego. Domagamy się znaczącej poprawy komunikacji zbiorowej.

Postulujemy powrót linii tramwajowej nr 12 (dzisiaj 33) na pętlę Sępólno, linii autobusowej E na pętlę Bartoszowice, a także powrót linii tramwajowej nr 16, tym razem na trasie Sępólno-Mickiewicza-Skłodowskiej-Tarnogaj (zgodnie z pojawiającymi się projektami).

Konieczne jest też rozważenie powołania linii autobusowej kursującej po uliczkach osiedla (zgodnie z ostatnim wnioskiem Rady Osiedla).

Postulujemy także budowę kolejnych stacji roweru miejskiego na Sępólnie i Biskupinie, a także zamykanych boksów na rowery (zgodnych z wymogami dotyczącymi zabytków), co skłoni do korzystania z tej formy transportu przynajmniej przez część roku.

Zwracamy również uwagę na konieczność podobnych zmian w innych częściach miasta, m.in. na Nadodrze i Przedmieściu Oławskim, gdzie również istnieje potrzeba uwolnienia chodników od samochodów, a także zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Z poważaniem,

Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, Towarzystwo Benderowskie.

13.

Jako Społeczny Rzecznik Piesznych niniejszym składam uwagi do propozycji rozwiązania problemu parkowania na Sępolnie i Biskupinie.

Słusznie podjęto inicjatywę w tej sprawie, gdyż na ww. osiedlach pieszym trudno jest się poruszać z uwagi na zastawione, a do tego zniszczone chodniki. Bez cienia przesady można napisać, że są najbardziej dyskryminowaną grupą użytkowników dróg w tej części miasta.

Dlatego też rozwiązanie problemu parkowania na Wielkiej Wyspie powinno opierać się na stworzeniu komfortowych i bezpiecznych warunków do poruszania się pieszym (którymi są nie tylko ludzie w pełni sprawni, ale także starsi, osoby z niepełnosprawnością, czy małe dzieci). Założenie te spełnia wariant nr 2, czyli wprowadzający jeden kierunek ruchu, parkowanie równoległe po jednej stronie jezdni oraz dwa chodniki do dyspozycji pieszych. Należy przy tym zauważyć, że wariant nr 1, pozwalający na parkowanie obustronne, łamie wszelkie dopuszczalne szerokości: za wąskie są i pasy postojowe, i pas ruchu (dla parkowania równoległego), i chodnik (ledwo 1,2 m szerokości!). Dlatego też w ogóle nie powinien być rozpatrywany.

Niezależnie od powyższego, co powinno być regułą, należałoby przeanalizować każdą ulicę osobno i np. tam, gdzie istnieją chodniki wzdłuż budynków na Sępolnie (np. przy Kasprzaka, czy Sowińskiego), pozostawić przy samej jezdni tylko jeden chodnik i wyznaczyć nieco więcej miejsc parkingowych. "Nieco", dlatego że szerokości ulic na Sępolnie zwyczajnie nie pozwalają na parkowanie obustronne z pozostawieniem pasa ruchu o odpowiedniej szerokości. Należy też, oczywiście, wziąć pod uwagę, ile miejsca potrzebuje np. przejeżdżająca śmieciarka na trasach, którymi się porusza.

Stanowczo opowiadam się zaś przeciw tzw. wariantowi 3, postulowanemu przez część uczestników konsultacji, który zakłada poświęcenie części przedogródków na miejsca postojowe. Trudno się na to zgodzić w zanieczyszczonym mieście, a do tego w miejscu, które jest chronione wpisem do rejestru zabytków. O atrakcyjności Sępolna świadczy właśnie bardzo duża ilość zieleni i usuwanie jej w celu wyznaczenia miejsc postojowych jest bardzo krótkowzroczne. Może to otworzyć drogę do zabetonowywania kolejnych fragmentów przestrzeni do realizacji innych celów. Ponadto, to właśnie tuż przy chodnikach, nie pod budynkami, rośnie większość drzew. Wycięcie ich i utwardzenie terenu wiązałoby się nieodwracalnie z degradacją zabytkowego układu urbanistycznego. Pogorszyłaby się także sytuacja w czasie gwałtownych deszczy - więcej wody spływałoby na ulice i do przeciążonej kanalizacji, zamiast wsiąknąć w glebę i zatrzymać się na roślinach.

Chciałabym zwrócić uwagę na to, że na Sępolnie uporządkowanie parkowania powinno nastąpić na wszystkich ulicach, a nie tylko tych proponowanych. Brakuje np. ul. Pierwszej Dywizji, Belwederczyków, Pułkownika Becka, czy Kosynierów Gdyńskich. Na tej ostatniej ulicy należałoby uporządkować parkowanie i zieleńce, a następnie dosadzić drzewa. W tym momencie straszy tam rozjechany trawnik i zniszczone rośliny.

14.

Uważamy, iż przy planowaniu reorganizacji parkowania samochodów na Sępolnie należy przede wszystkim kierować się zasadą zachowania naczelnego założenia urbanistycznego dzielnicy: miasto-ogród, gdzie dominująca powinna być zieleń, nie samochody. Zieleń na Sępolnie – zabytkowej w skali Europy dzielnicy, należy traktować z takim samym pietyzmem, jak budynki, czy układ urbanistyczny.

Uważamy, iż planowanie miejsc parkingowych należy przeprowadzić w sposób kompleksowy, tj. powinny zostać opracowane rozwiązania adekwatne do każdej ulicy, gdyż sytuacja nie jest identyczna na poszczególnych częściach Sępolna. Ponadto należy zbadać: istniejące zapotrzebowanie na miejsca parkingowe – także z uwzględnieniem specyfiki różnych fragmentów dzielnicy oraz możliwości organizacji parkingów kubaturowych, czy też na obrzeżach dzielnicy.

Uważamy, że problem braku miejsc parkingowych to głównie problem braku zrównoważonej mobilności (możliwości poruszania się po mieście bez konieczności posiadania samochodu), który należy rozwiązywać przy pomocy nowej, dobrej oferty komunikacji publicznej (np. nowe linie tramwajowe, autobusowe, wypożyczalnie rowerów, samochodów, etc.).

Uważamy, że zwiększanie ilości miejsc parkingowych to ślepa uliczka, gdyż nawet po zajęciu ogródków działkowych, okaże się wkrótce, że to ciągle za mało. I wrócimy do punktu wyjścia, ale już ze zdegradowaną przestrzenią zabytkowej dzielnicy. Ponadto zwiększenie liczby miejsc parkingowych doprowadzi do zwiększenia natężenia ruchu (miejsc postojowych będą poszukiwały osoby spoza dzielnicy) i zmniejszenia bezpieczeństwa na ulicach.

Apelujemy o rozważę i nie uleganie presji rozwiązania problemu za pomocą doraźnych i nieprzemyślanych kroków. Nie wolno też zapominać, że dużo miejsc parkingowych na Sępolnie powstało w sposób nielegalny, po zajęciu przez auta terenów zielonych, za które nie są pobierane żadne opłaty.

Deklarujemy nasze wsparcie przy pracach nad rozwiązaniem kwestii parkowania samochodów na Sępolnie.

W imieniu Członków Stowarzyszenia

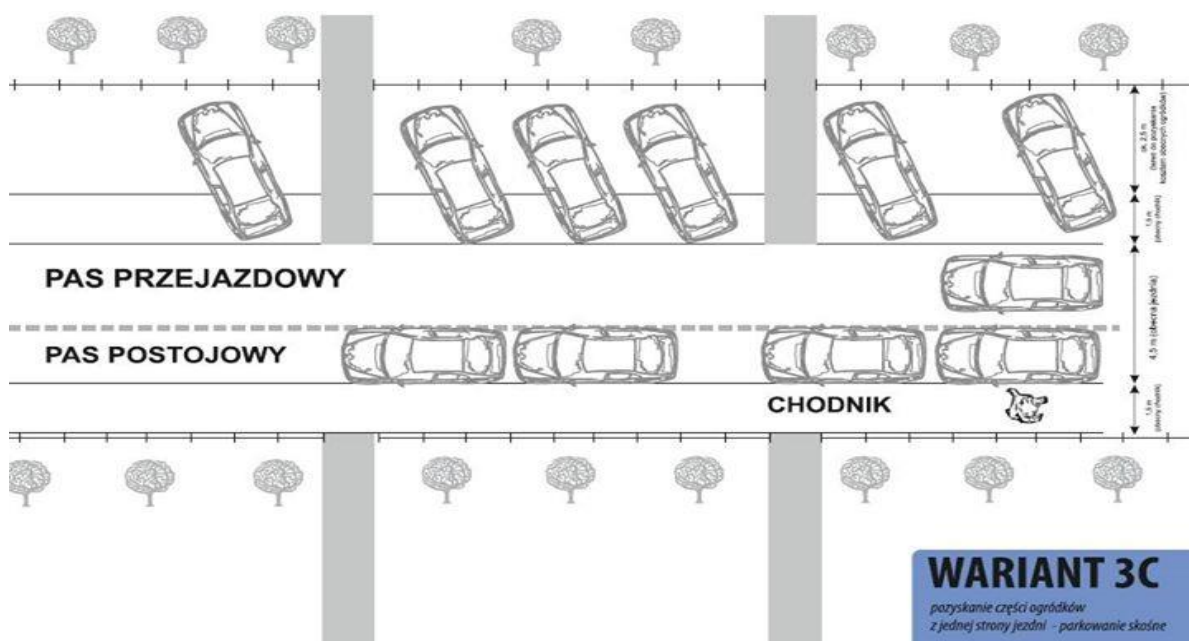
Stowarzyszenie miastoDrzew

Uwagi mieszkańców, nadesłane na formularz zgłoszeniowy na stronie dedykowanej konsultacjom (limit znaków na odpowiedź) - <http://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/parkowanie-sepolno-biskupin/> (60)

1.

Jako kontrpropozycję proponuję wariant 3. Wariant 3a - stworzenie po obu stronach jezdni parkingów kosztem obecnych chodników i 2,5 metra ogródków, parkujemy prostopadłe do jezdni; samą jezdnię dzielimy na pas dla pieszych i pas przejazdowy dla aut - w ten sposób otrzymujemy ok. 140 miejsc postojowych Wariant 3b - z jednej strony ulicy parkingi tworzymy kosztem obecnych chodników i 2,5 metra ogródków i parkujemy prostopadłe do jezdni; po drugiej stronie jezdni tworzymy pas parkingowy równoległy do jezdni, chodnik pozostaje do dyspozycji pie

Załącznik :1.jpg



2.

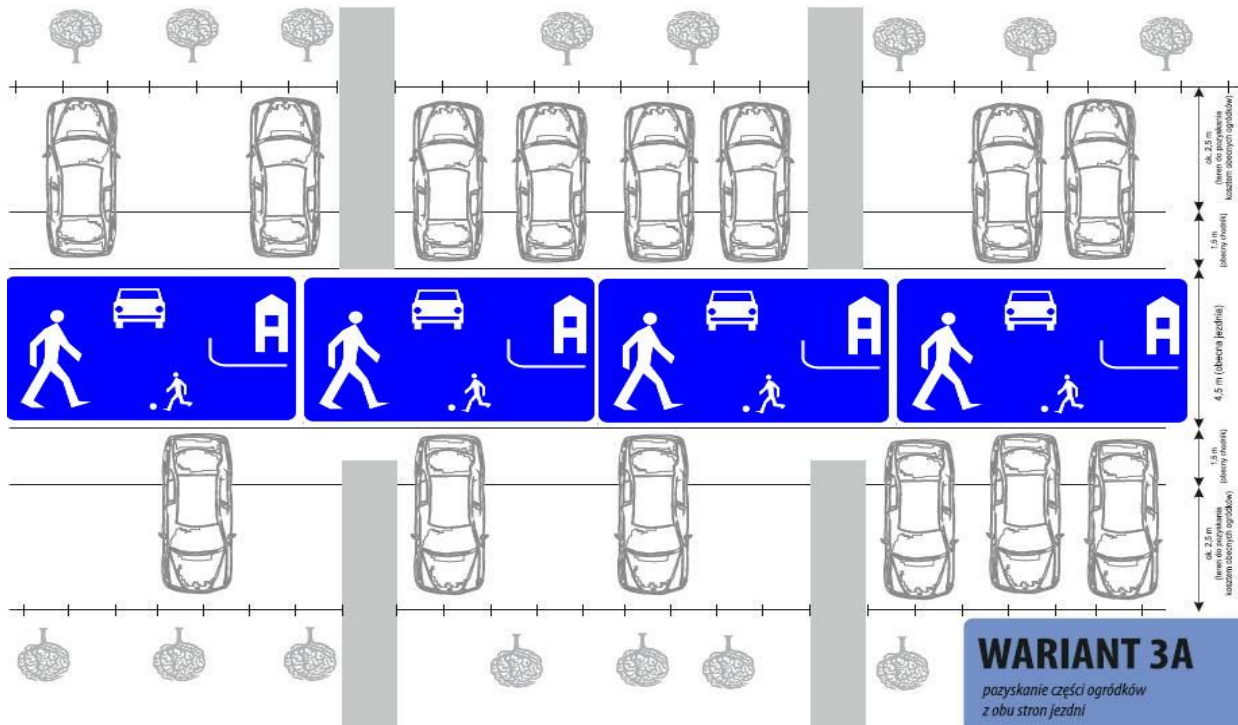
Szanowni Państwo, łatwo zauważyć, iż osiedla są zagrożone pojazdami przyjezdnych od Swojczyc i dalej. Często widać osoby parkujące samochód tylko po to by przerzucić się kolejno na tramwaj. Najskuteczniejszym wyjściem jest przedłużenie nitki tramwajowej na teren Swojczyc dzięki temu samochody nie będą blokować Sępolna i Biskupina. Zważywszy na to iż rozrasta się osiedle Olimpia Port, problem ten będzie narastał

Załącznik: 2.pdf (nie związany z tematem konsultacji)

3.

Tylko i wyłącznie projekt obywatelski 3A + znak strefa zamieszkania! Od razu widać, że wśród autorów miejskich koncepcji nie ma ani urbanisty (z wykształcenia), ani mieszkańca Sępolna. Nikt na Sępolnie z własnej woli nie chodzi chodnikiem - są za wąskie - dwie młode, zdrowe osoby mają problem z minięciem się, nie wspominając o ludziach starszych, rodzicach z wózkiem itd. 99% ludzi na tym osiedlu chodzi jezdnią - w związku z tym należy wprowadzić oznakowanie "strefa zamieszkania" a parking zrobić wykorzystując BEZUŻYTECZNE chodniki or

Załącznik: 3.png



4.

Mieszkańcy sami spróbowali rozwiązać problem z parkingiem już ponad 10 lat temu budując miejsca parkingowe i wiaty poświęcając własne ogródki. I zadziałało. W związku z tym, proponuje uregulować prawo dotyczące parkowania na własnym ogródku i wprowadzenie warunków budowlanych jak taki parking lub wiata mogą wyglądać pod względem estetycznym. Wtedy mieszkańcy będą mieli szansę zapewnić dla siebie ilość potrzebnych miejsc, a miasto pozbędzie się problemu "budowania" parkingów. To by się wiązało ze zgłoszeniem takiego miejsca, przygotowaniem

Załącznik: 4.jpg



5.

Mieszkam przy ul. Wyczółkowskiego na Biskupinie. Uważam, że wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicach: Pankiewicza, Wyczółkowskiego i Ślewińskiego jest złym pomysłem, zwłaszcza jeśli ul. Wyczółkowskiego miałyby zbierać ruch z tych trzech ulic (wg pomysłu miasta miałyby być jednokierunkowa od strony ul. Braci Gierymskich w kierunku ul. Olszewskiego). Proponuję pozostawienie ruchu dwukierunkowego na tych 3 ulicach oraz wprowadzenie progów zwalniających na ul. Pankiewicza i Wyczółkowskiego (na ul. Ślewińskiego już są progi), co w połączeniu ze s

Załącznik: 5.pdf (pełna uwaga)

Mieszkam przy ul. Wyczółkowskiego na Biskupinie. Uważam, że wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicach: Pankiewicza, Wyczółkowskiego i Ślewińskiego jest złym pomysłem, zwłaszcza jeśli ul. Wyczółkowskiego miałaby zbierać ruch z tych trzech ulic (wg pomysłu miasta miałaby być jednokierunkowa od strony ul. Braci Gierymskich w kierunku ul. Olszewskiego).

Proponuję pozostawienie ruchu dwukierunkowego na tych 3 ulicach oraz wprowadzenie progów zwalniających na ul. Pankiewicza i Wyczółkowskiego (na ul. Ślewińskiego już są progi), co w połączeniu ze strefą mieszkańca (ograniczenie prędkości do 20 km/godz.) pozwoli spowolnić ruch samochodowy i umożliwi poruszanie się pieszym. To są ulice z domkami jednorodzinnymi i mieszkańcy trzymają samochody w garażach i na podjazdach na terenie posesji przy domach. Na chodnikach parkuje mało samochodów i nie potrzeba nam aż tyle miejsc postojowych, jak to zostało wyliczone. Nie ma też problemu z poruszaniem się chodnikami, bo nie są one zastawione tak jak na ul. Kotsisa i Stanisławskiego (te 2 ulice mają zabudowę szeregową, po kilka mieszkań w każdej bramie i stąd taka ilość samochodów).

6.

To bardzo ważne zagadnienie, bo dzięki zawziętości oszołomów z ul. 9 Maja już niedługo nie wjedziemy i nie wyjedziemy z Biskupina i Sępólna. Trzeba zatem samochody parkować chyba nad Odrą, czekając na wymarcie tych oszołomów.

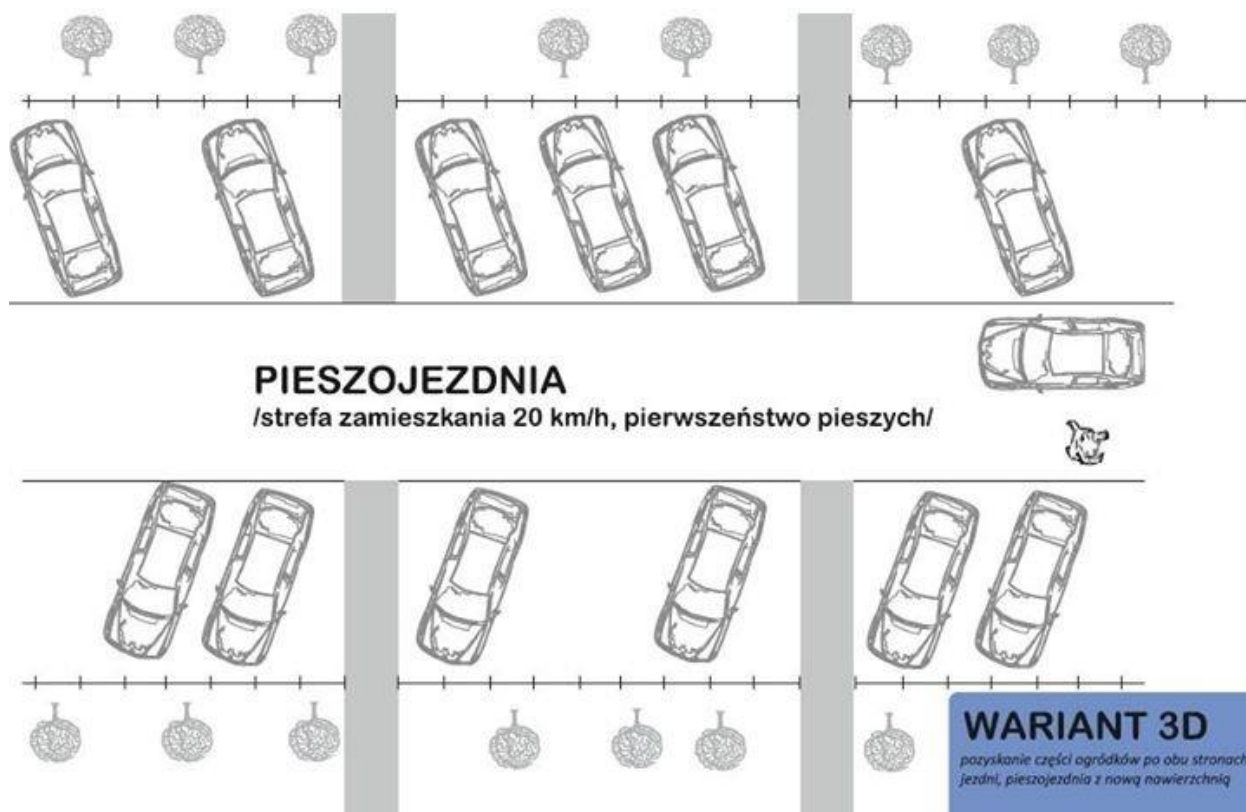
7.

Proszę o zmianę koncepcji w taki sposób, aby nie powstał kolejny kamienny potwór jak pl. Nowy Targ. Więcej zieleni!! To ma być miasto-ogród! Czekam także na rozwiązanie problemu miejsc parkingowych. Przecież po realizacji w koncepcji w obecnym kształcie samochody nie będą miały gdzie parkować, a należą one do mieszkańców okolicy. Czy ktoś ma dla nich propozycję zamienną?

8.

Wariant 'obywatelski' 3d. Ulice jednokierunkowe, pieszojezdnie objęta strefą zamieszkania na jezdni, parkowanie skośne na chodniku i części ogródków.

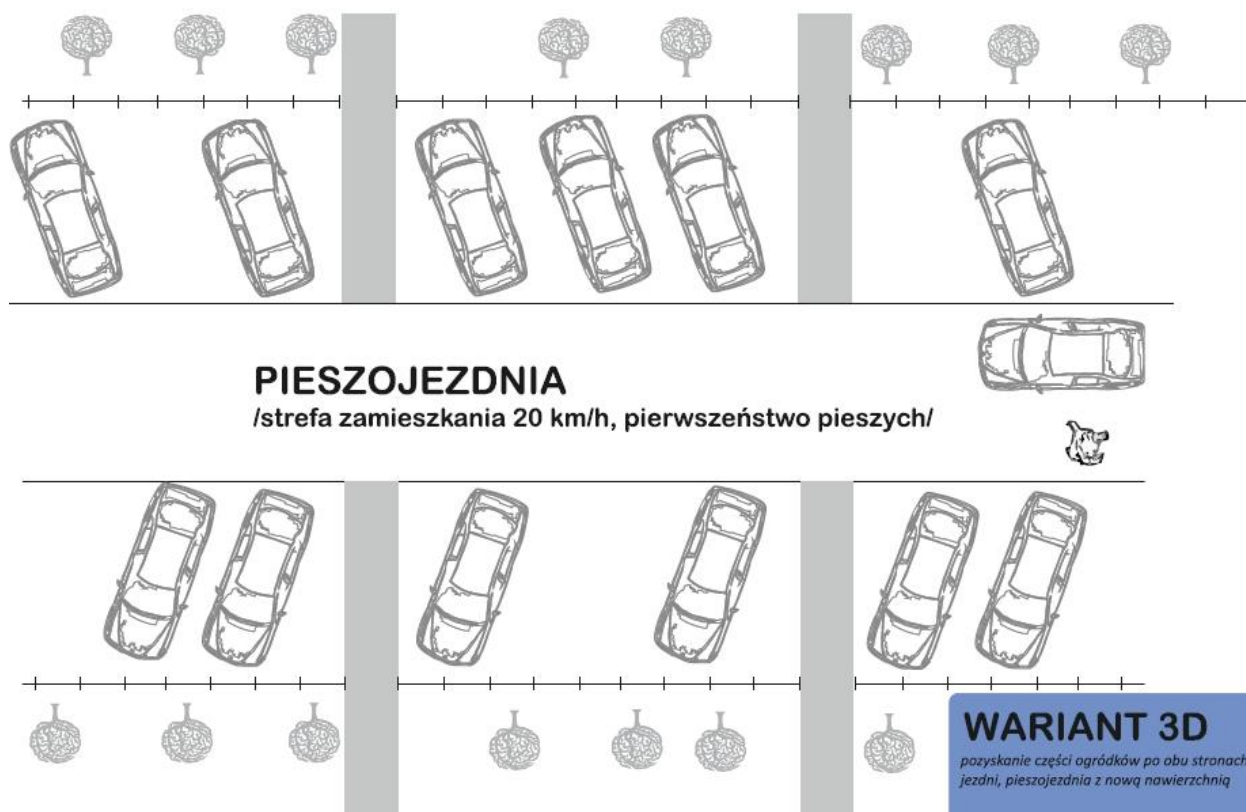
Załącznik: 8.



9.

+ Proponuję zorganizowanie nowych miejsc parkingowych kosztem fragmentów dawnych ogródków warzywno-kwiatowych (a dziś miejsc w których użytkownicy budują wiaty, garaże itp). Tylko na ulicy Potebni mieszkańcy stworzyli już 64 podjazdy na których parkują swoje pojazdy. To już dawno nie są ogródki. Wytyczenie miejsc postojowych wg przedstawionych propozycji UM Wrocławia mija się z celem - osiągniemy zbyt małą liczbę miejsc. + Proszę ponownie przeliczyć liczbę samochodów parkujących obecnie na Sępolnie. Z moich obliczeń wynika, że podane liczby s

Załącznik 9.jpg



10.

Tylko i wyłącznie projekt obywatelski 3A + znak strefa zamieszkania! Od razu widać, że wśród autorów miejskich koncepcji nie ma ani urbanisty (z wykształcenia), ani mieszkańca Sępolna. Nikt na Sępolnie z własnej woli nie chodzi chodnikiem - są za wąskie - dwie młode, zdrowe osoby mają problem z minięciem się, nie wspominając o ludziach starszych, rodzicach z wózkiem itd. 99% ludzi na tym osiedlu chodzi jezdnią - w związku z tym należy wprowadzić oznakowanie "strefa zamieszkania" a parking zrobić wykorzystując BEZUŻYTECZNE chodniki or Mieszkan

Załącznik 10.pdf

(nie związany z tematem konsultacji)

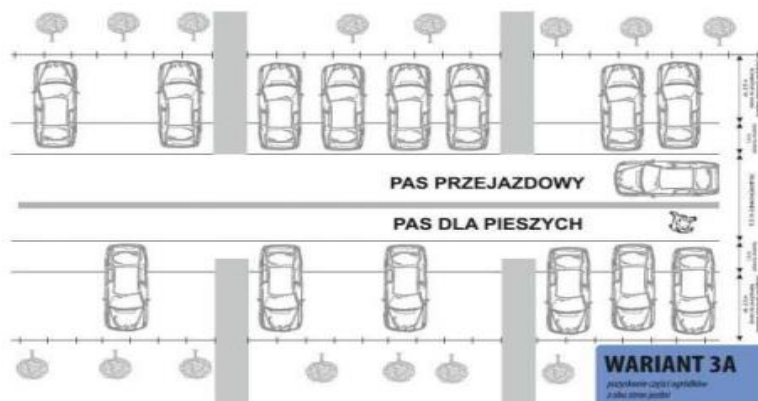
11.

Jestem za 1. wariantem 3b proponowanym przez mieszkankę ulicy Potebni - czyli parkowanie w ogródkach - prostopadłe lub ukośne. Podkreślam, że absolutnie nie chodzi o zabetonowanie ogródków, tylko przeznaczenie pod parking ok 20-25% ogródków pokryte kratką trawnikową, tzw. plastikową kratką parkingową Inovgreen IP40 2. wprowadzeniem "strefy zamieszkania", która daje pierwszeństwo pieszemu jestem przeciw rozwiązaniom proponowanym przez miasto - nie rozwiążą nawet bieżących potrzeb. Powstały tylko dlatego, że poza postawieniem znaków nic

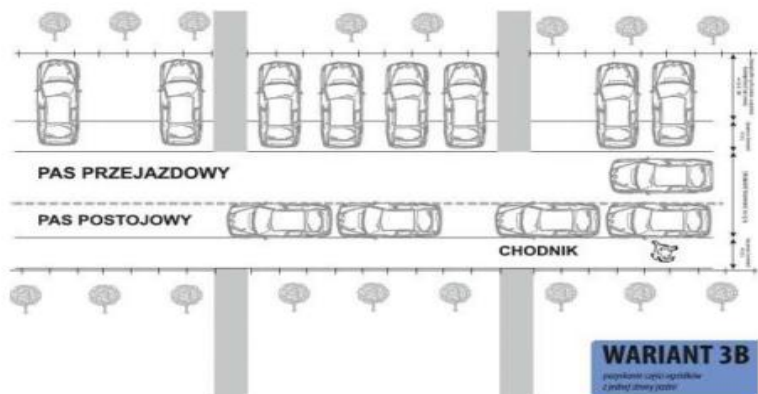
Załącznik 11.pdf

Trzeci wariant (w wersji A i B) - kontrpropozycja do niezyciowego projektu magistratu. Koncepcję parkowania na Sepólnie opracowano na przykładzie ul. Potebni.

Wariant 3 A - stworzenie po obu stronach jezdni parkingów kosztem obecnych chodników i 2,5 metra ogródków, parkujemy prostopadle do jezdni; samą jezdnię dzielimy na pas dla pieszych i pas przejazdowy dla aut - w ten sposób otrzymujemy ok. 140 miejsc postojowych.



Wariant 3 B - z jednej strony ulicy parkingi są tworzone kosztem obecnych chodników i 2,5 metra ogródków i parkujemy prostopadle do jezdni; po drugiej stronie jezdni tworzymy pas parkingowy równoległy do jezdni, chodnik pozostaje do dyspozycji pieszych - w ten sposób pozyskujemy ok. 112 miejsc postojowych.

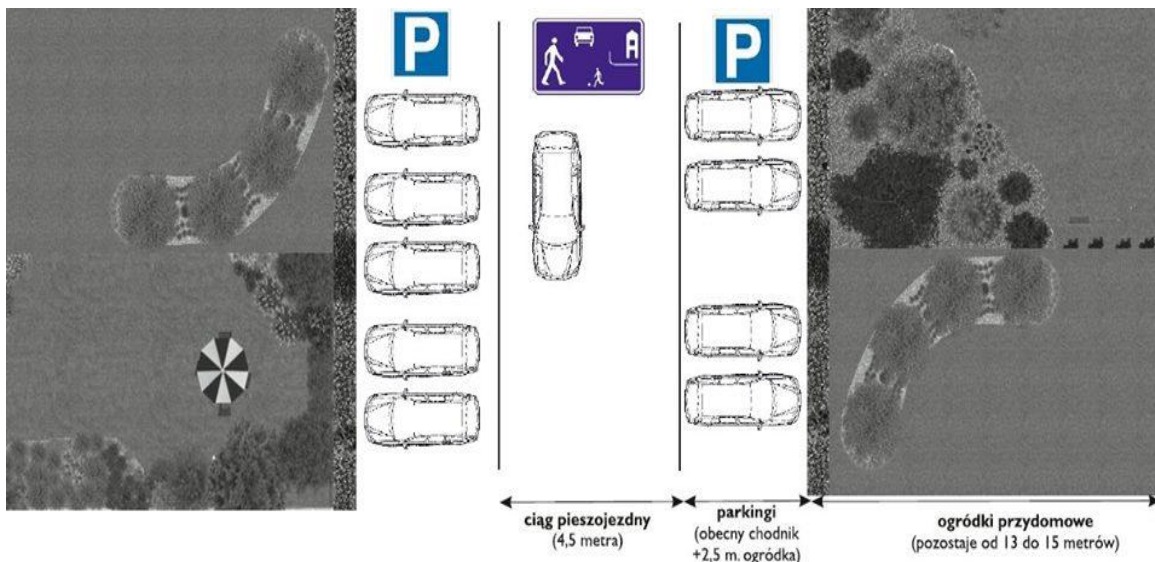


W obu wariantach ulica Potebni jest jednokierunkowa (do Dembowskiego) i obowiązuje na niej strefa zamieszkania (ograniczenie prędkości do 20 km/h, pierwszeństwo ruchu pieszych, parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach).

12.

Wariant obywatelski 3A - projekt w załączeniu.

Załącznik: 12.pdf



13.

Proponuje zorganizowanie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków od strony jezdni. Większość z nich i tak nie jest już wykorzystywana zgodnie z pierwotnym założeniem - użytkownicy zorganizowali tam na dziko miejsca parkingowe, a wielu wybudowało nawet wiaty i garaże.

14.

Jest miejsce na wykonanie parkingów przez zwężenie ogródków. GDZIE MAMY PARKOWAC????

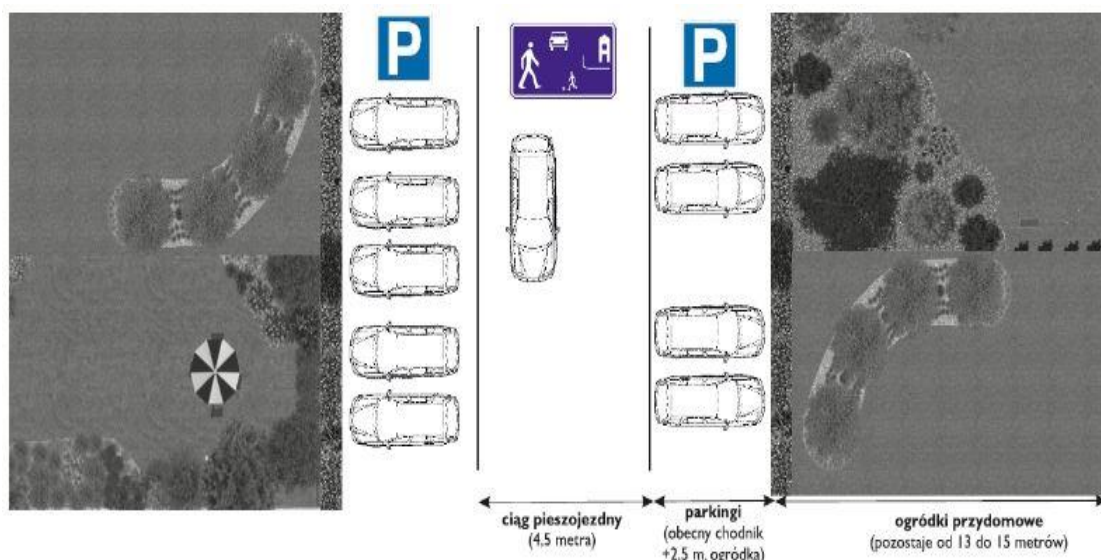
15.

Popieram wariant obywatelski. Umożliwia parkowanie większej ilości pojazdów a także jest "przyjazny,, dla pieszych.

16.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie strefy zamieszkania (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków lub całkowite przekształcenie I rzędu ogródków przydomowych od strony jezdni na miejsca postojowe, - parkowanie prostopadłe lub skośne.

Załącznik 16. Jpg



17.

Popieram takie rozwiązanie lecz proponuję zwiększenie ingerencji w głąb ogródków (o szerokość chodnika - ok. 1 m), a wówczas przy ruchu jednokierunkowym będzie miejsce na chodniku gdy spotkają się kumoszki z Sępolna i nie będą musiały rozmawiać na środku ulicy co obecnie często się zdarza.

Załącznik 17.png

(nie związany z tematem konsultacji)

18.

Niestety nie da się wysłać załącznika (pdf): "Nie udało się zapisać załącznika. Powód: niepoprawne rozszerzenie pliku. " Moja opinia ma nieco więcej niż 1000 znaków Proszę o podanie maila, na którego można wysłać tekst

Załącznik 18.jpg

(nie związany z tematem konsultacji)

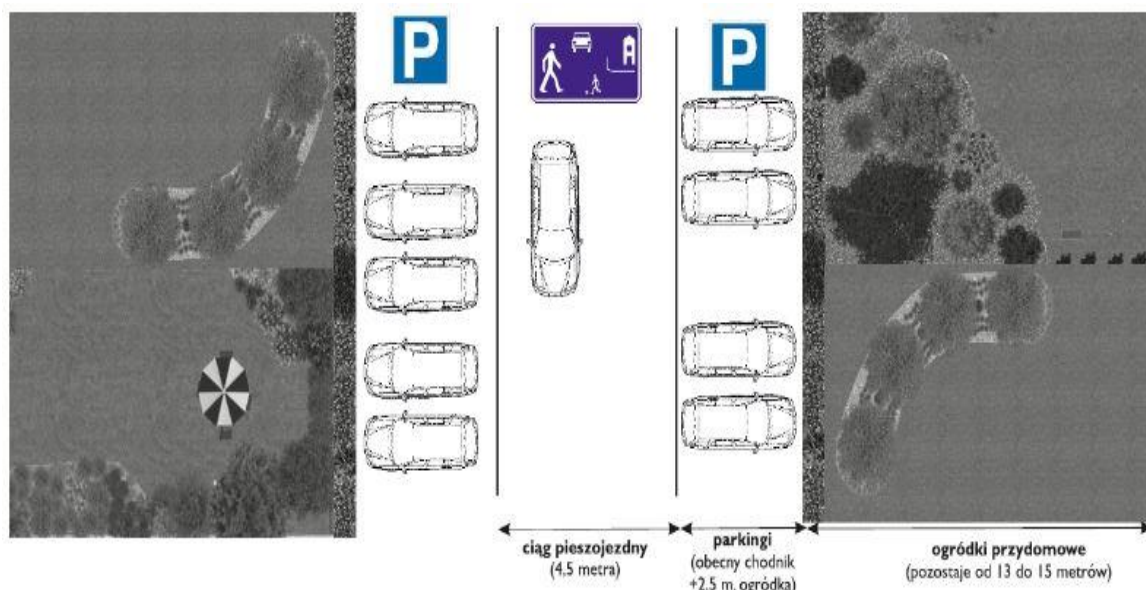
19.

Jestem za ulicami jednokierunkowymi, chodnikami po obu stronach i miejscami parkingowymi po jednej stronie ulicy. Proponuję żeby ulica Braci Gierymskich była również jednokierunkowa z miejscami parkingowymi po jednej stronie, wtedy część samochodów z Kotsisa i Stanisławskiego mogłaby tam parkować.

20.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie strefy zamieszkania (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków lub całkowite przekształcenie I rzędu ogródków przydomowych od strony jezdni na miejsca postojowe, - parkowanie prostopadłe lub skośne.

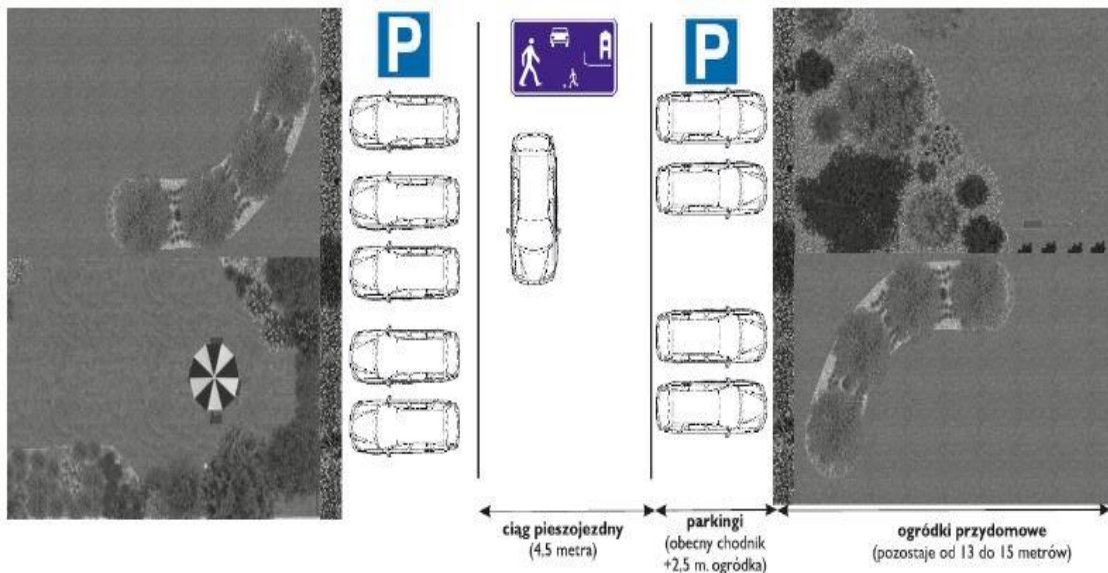
Załącznik 20.jpg



21.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie strefy zamieszkania (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków lub całkowite przekształcenie I rzędu ogródków przydomowych od strony jezdni na miejsca postojowe, - parkowanie prostopadłe lub skośne.

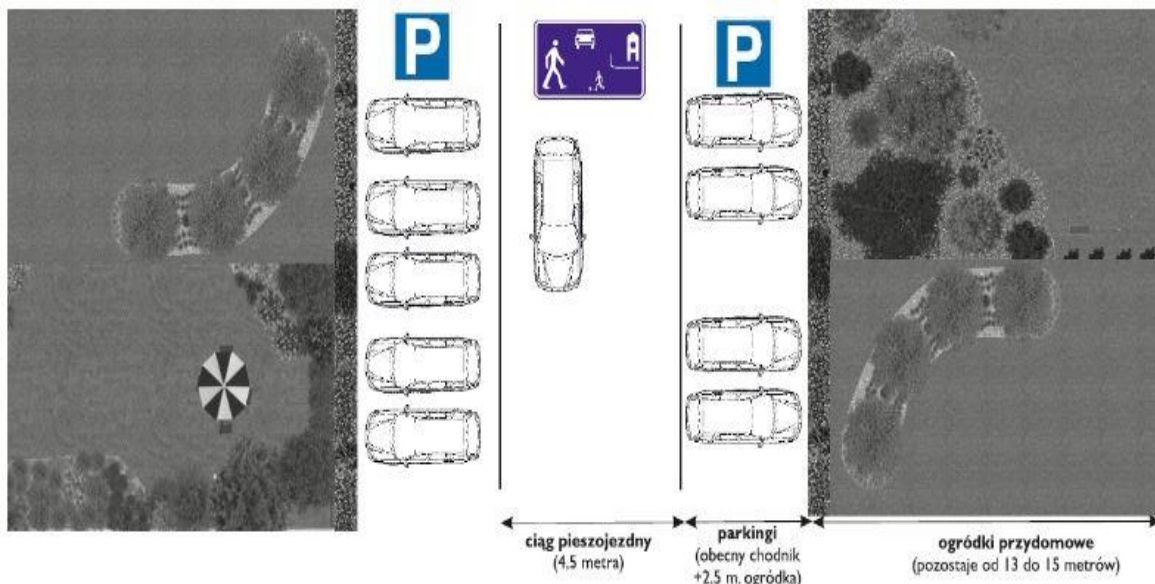
Załącznik 21.jpg



22.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie strefy zamieszkania (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków lub całkowite przekształcenie I rzędu ogródków przydomowych od strony jezdni na miejsca postojowe, - parkowanie prostopadłe lub skośne.

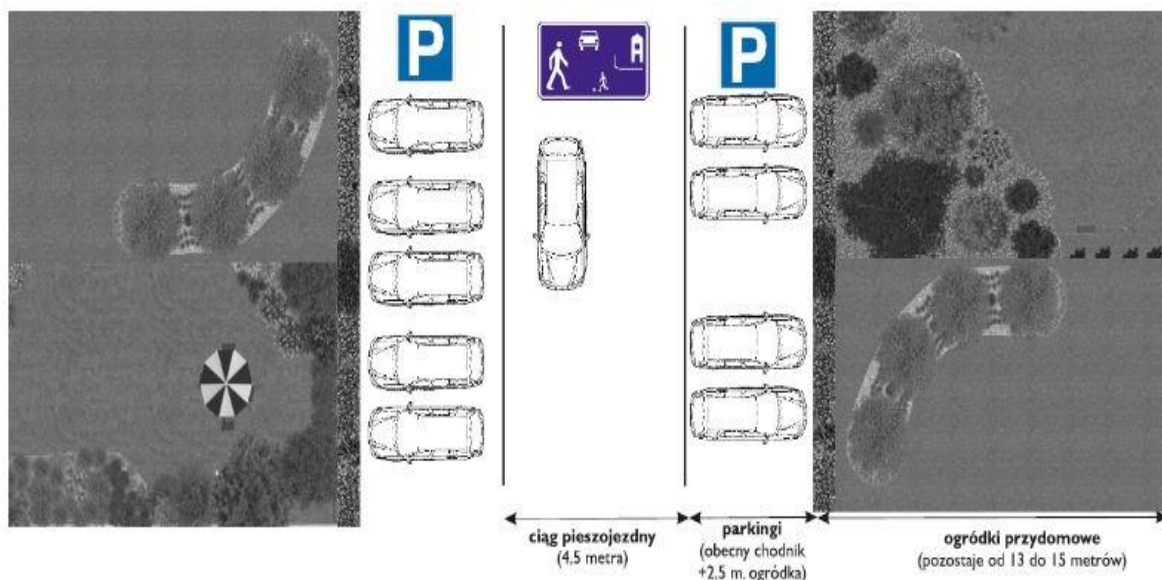
Załącznik 22.jpg



23.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie strefy zamieszkania (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków lub całkowite przekształcenie I rzędu ogródków przydomowych od strony jezdni na miejsca postojowe, - parkowanie prostopadłe lub skośne.

Załącznik 23



24.

Na ulicach Sępolna, gdzie ogródki przy jezdni (większość osiedla) należą do gminy, proponuję wydzielić z tychże - od strony jezdni - po około 5-6 m i zorganizować miejsca postojowe/parkingowe prostopadłe, bądź ukośne do jezdni. "Odzyskamy" w ten sposób obydwie chodniki, nie trzeba będzie wprowadzać ruchu "jednokierunkowego"! Nie będzie żadnego problemu z zamykaniem i odśnieżaniem ulic, bo będą wolne od pojazdów. Takie samo zdanie mają moi sąsiedzi.

25.

Witam. Proponuję zabrać na ulicach Sępolna po 5-6m od ogródków (których najemcy w większości nie żyją, a inni - prawie wszyscy - nie płacą) i zorganizować tam parkowanie prostopadłe bądź ukośne do jezdni. Uwolnimy obydwie chodniki, a ponadto nie trzeba będzie wprowadzać ruchu "jednokierunkowego" i nie będzie problemu z m. innymi odśnieżaniem, zamykaniem ulic itp. A liczba miejsc postojowych wydatnie powiększy się. A zieleni zostanie pod dostatkiem.

26.

Proponuję zabrać po 5-6m ogródków na Sępólnie znajdujących się PRZED budynkami i zorganizować tam miejsca postojowe ukośne do jezdni. Uzyskamy wówczas o wiele więcej miejsc niż obecnie, tak że i przyjezdni będą mieli gdzie pozostawić swe pojazdy, jeśli i "uwolnimy" obydwie chodniki. Ułatwimy - co bardzo ważne - dojazd karetka Pogotowia Ratunkowego, jak i Straży Pożarnej.

27.

Proponujemy zabrać po 5-6m ogródków na Sępólnie (są w większości własnością gminy. Większość dzierżawców nie żyje, a reszta żyjących w większości nie płaci) i urządzić tam miejsca postojowe prostopadłe, bądź ukośne do jezdni. Uzyskamy wówczas o wiele więcej miejsc niż obecnie, tak że i przyjezdni będą mieli gdzie pozostawić swe pojazdy, jak i "uwolnimy" obydwie chodniki. Oraz - co bardzo istotne - pozbędziemy się problemu odśnieżania i zamykania naszych ulic. Ułatwimy - co bardzo ważne - dojazd karetka Pogotowia Ratunkowego, jak i Straży Poż

Załącznik 27.png

(nie związany z tematem konsultacji)

28.

Wniosek w sprawie ulicy Abramowskiego.

Załącznik 28.pdf

WNIOSEK W SPRAWIE ULICY ABRAMOWSKIEGO

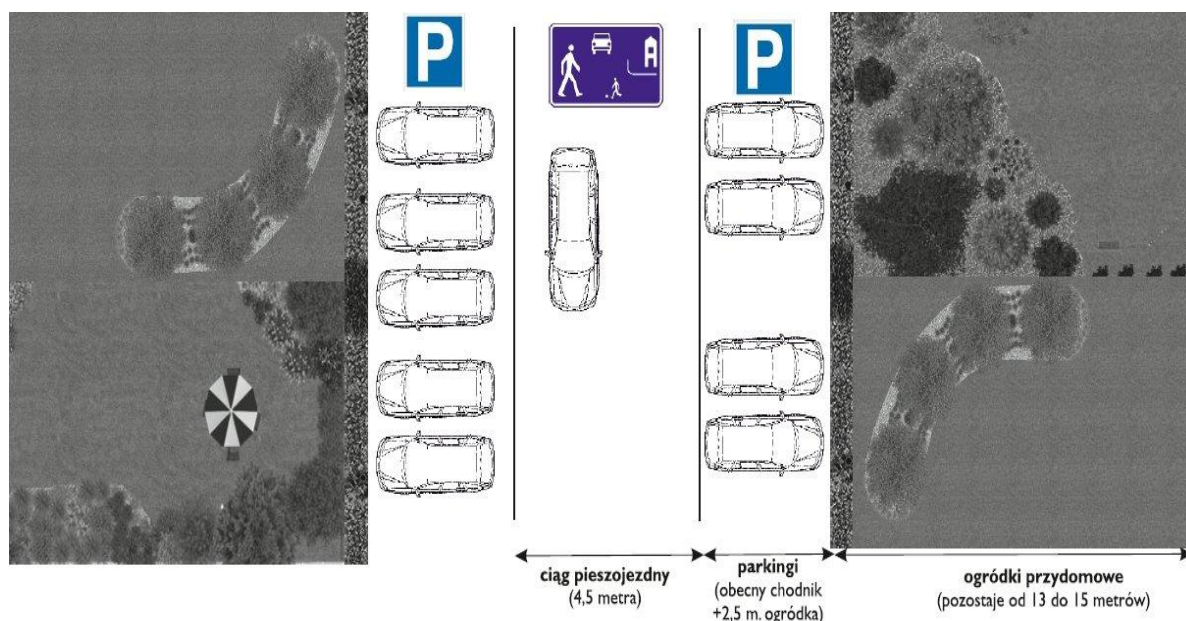
Ulica **Abramowskiego** jest jedną z najwęższych ulic na osiedlu Biskupin. Przy aktualnym sposobie parkowania samochodów po obu stronach ulicy po środku pozostaje bardzo wąska przestrzeń, która ledwo umożliwia przejazd samochodu osobowego. W związku z czym nie jest możliwe wyznaczenie wydzielonego pasa dla pieszych.

Dodatkowo większość mieszkańców posiada na swoich posesjach garaże lub miejsca postojowe, co przy średniej szerokości frontu działki w granicach 6 metrów, praktycznie wyklucza wyznaczenie bezkolizyjnego miejsca parkingowego na ulicy, które nie blokowałoby furki lub wjazdu na działkę. W związku z czym wyznaczanie miejsc postojowych wyłącznie po jednej stronie ulicy, praktycznie wykluczy parkowanie na ulicy Abramowskiego.

W obecnej sytuacji należy więc umożliwić **parkowanie samochodów po obu stronach ulicy** (każdy mieszkaniec przed własnym domem), **a środkiem wyznaczyć ciąg pieszo-jezdny z pierwszeństwem pieszych.**

29.

Parkowanie prostopadłe do ulic po obu jej stronach (wg załącznika). Takie rozwiązanie sprawi że ruch kołowy zostanie jak jest do tej pory, natomiast z chodników będą mogli korzystać piesi. Naturalnie aby uniknąć monotonii miejsc parkingowych co pewną ilość miejsc można zostawić lub nasadzić drzewo. Takie rozwiązanie zabierze 5m ogródka który ma kilkanaście metrów długości więc dużej szkody nie będzie. Poza tym ogródki rekreacyjne znajdują się po drugiej stronie budynków a te z przodu często nie są rozsądnie wykorzystywane. Załącznik 29.jpg



30.

1. Proponuję zorganizowanie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków od strony jezdni. Większość z nich i tak nie jest już wykorzystywana zgodnie z pierwotnym założeniem - użytkownicy zorganizowali tam na dziko miejsca parkingowe, a wielu wybudowało nawet wiaty i garaże. 2. Wprowadzenie części ulic jednokierunkowych. 3. Wprowadzenie strefy zamieszkania z zastosowaniem spowalniaczy, oraz z wyznaczeniem miejsc parkingowych na chodnikach i ogrodach. 4. Uporządkowanie miejsc do składowania odpadów, jednolita estetyka, wystarczająca różnorodność


Załącznik 30.jpg

(nie związany z tematem konsultacji)

31.

Mieszkam przy ul. Potebni i na co dzień obserwuję błędzenie kierowców - mieszkających tu, ale także gości (zagubionych w tej rzeczywistości) - w poszukiwaniu możliwości zaparkowania. Rozwiązaniem wręcz narzucającym się jest wykorzystanie części ogródków przylegających do chodnika na miejsca parkingowe. Rozwiązuje to wszystkie istniejące problemy: 1. Przyjmując, że dotyczy to wszystkich ogródków przylegających do ulicy, powstaje ilość miejsc parkingowych wystarczająca dla mieszkańców z niewielką rezerwą (n.p. dla gości).

Załącznik 31.pdf



WROCLAWSKIE MIESZKANIA
Wrocławskie Mieszkania Sp. z o.o.,
siedziba spółki:
ul. M. Reja 53-55, Wrocław 50-343,
email: biuro@wm.wrocl.pl, strona: www.wm.wrocl.pl

L.Dz.102p936/10/30r
24 września 2015 r.

u


Szanowny Panie,
Wrocławskie Mieszkania Sp. z o.o., działająca w imieniu i na rzecz Gminy Wrocław, na podstawie pełnomocnictwa Prezydenta Wrocławia nr 1/IV/Z/15 z dnia 05 stycznia 2015r., informuje, że w wyniku przeprowadzonej w dniu 14.09.2015 r. przez pracownika Spółki wizji ogródków przy ul. Potebni, stwierdzono, że na terenie dzierżawionego przez Pana ogródka znajdują się zaparkowane samochody, co jest niezgodne z zapisami umowy dzierżawy w/w terenu.

Zgodnie bowiem z zawartą z Panem umową dzierżawy w dniu 25.02.2010 r., ogródki winny być wykorzystywane na uprawę warzywno-kwiatową, bez prawa dokonywania zmian w ustalonym sposobie wykorzystywania terenu.

W związku z powyższym wzywamy Pana do natychmiastowego zaprzestania parkowania w/w pojazdów na terenie dzierżawionego przez Pana ogródka warzywno- kwiatowego, co pracownik Spółki potwierdzi dokonując wizji w/w ogródka.

Nie zastosowania się do niniejszego wezwania, może skutkować wypowiedzeniem ww. umowy dzierżawy w trybie natychmiastowym.

Z poważaniem,



Sprawę prowadzi: Beata Schlossberger, tel. 71 32 64 105

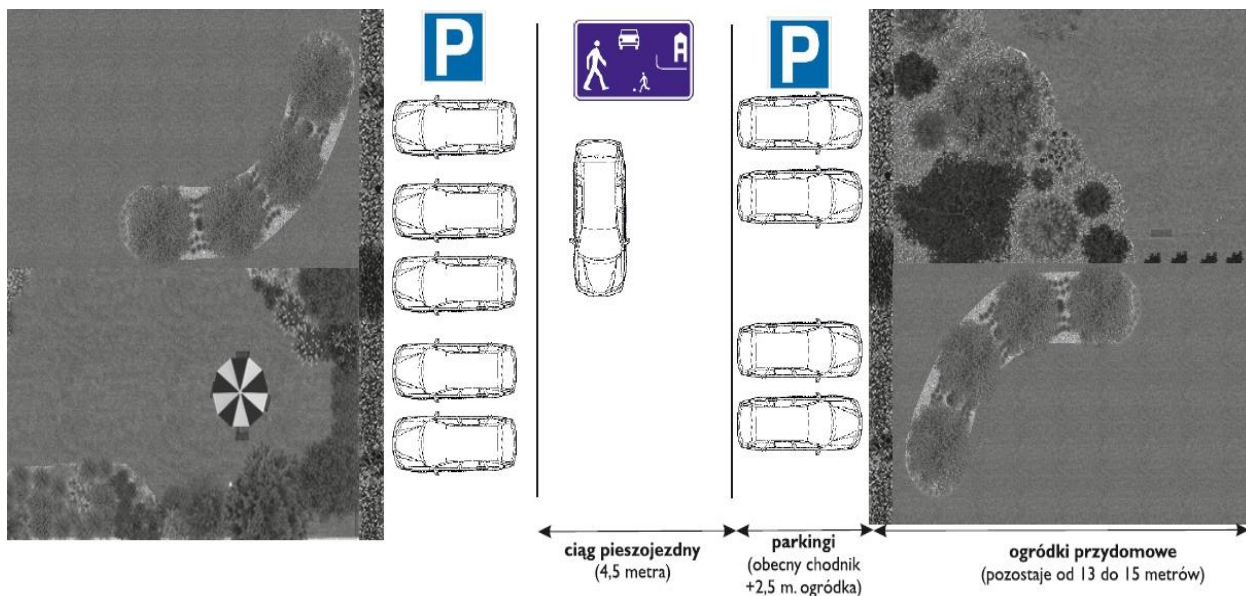
Otrzymała:
1. Adresat
2. Spółka aa.

Zespół Obsługi Klasyfikacyjnej, Biuro Dialogu Klienta nr 21, ul. M. Świdowskiej-Cyba 63a, Wrocław 50-388, tel. 71 326 26 13, fax 71 326 20 27.
Czynne w godz. 7.30-15.30 pon. - pt., 7.30-17.30 śr. i sob.
Siedziba Spółki: ul. M. Reja 53-55, Wrocław 50-343, Sąd Rejonowy dla Wrocławia Fabrycznej, VI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 000051108, NIP 0062123990, REGON 030609504,
Numer konta: 10 1240 1994 1113 0016 4505 6061, Przemysł Związkowy - Marika Troszę-Belowska, Kapitał Założycy: 14.108 000, wpisany w ośrodku.

32.

Popieram ostatnie z proponowanych przez mieszkańców rozwiązań, "Wariant Obywatelski". Polega ono na wprowadzeniu strefy zamieszkania na ulicach z równoczesnym wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego dla pojazdów. Parkowanie pojazdów na miejscach wyznaczonych skośnie na "starych" chodnikach i wygospodarowanych z części ogródków przed domami.

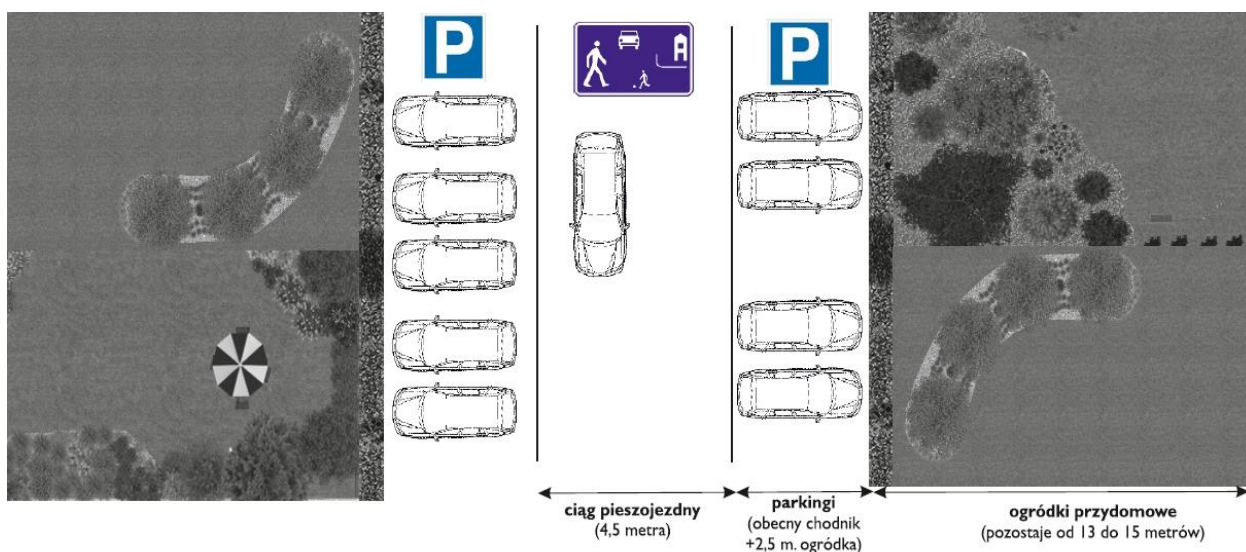
Załącznik 32.jpg



33.

Popieram tzw. Wariant Obywatelski wg załączonego rysunku.

Załącznik 33.jpg



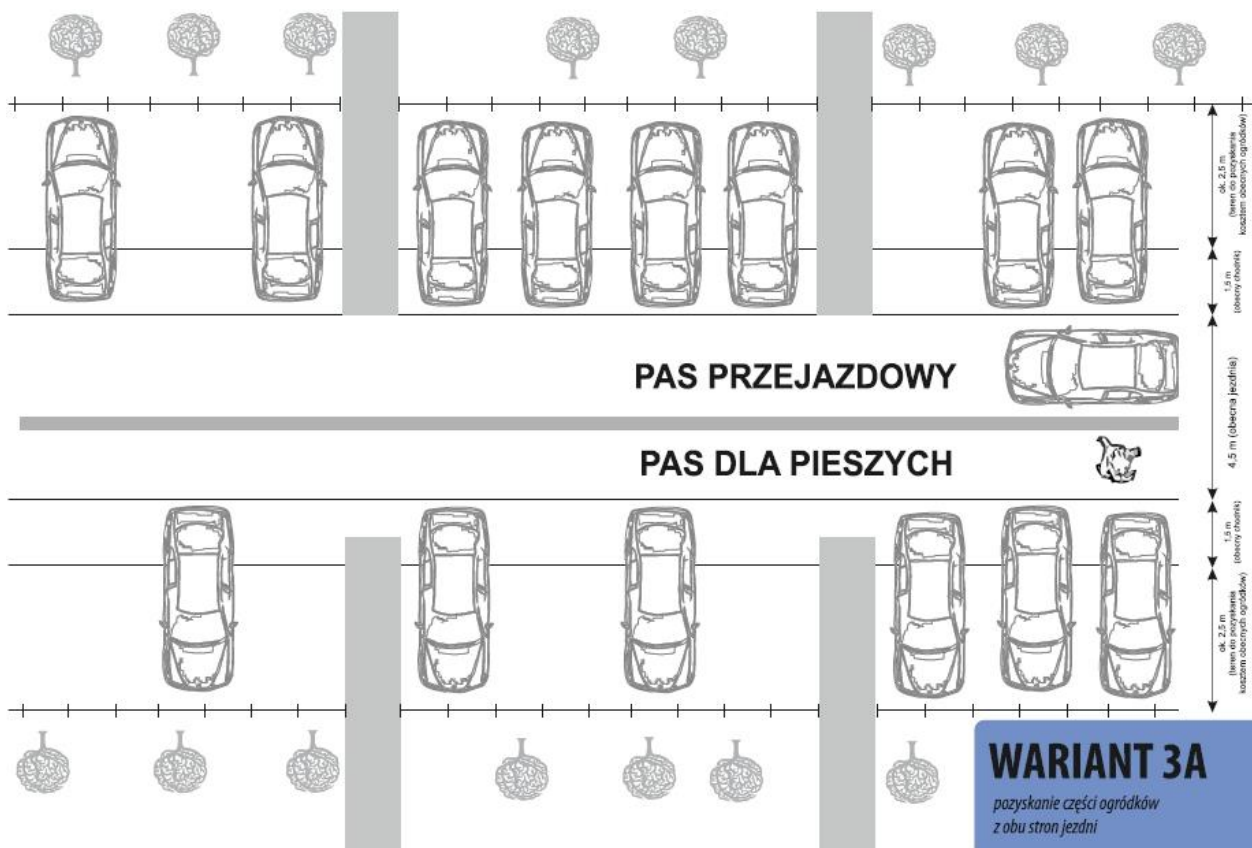
34.

Dotyczy ulicy Szanieckiego numery : 71 - 79 po dwóch stronach jezdni umiejscowione są blisko ulicy garaże z bardzo stromym zjazdem . wyjazd z garażu jest możliwy tylko przy niezastawionej ulicy z dwóch stron . proszę o wyłączenie tego miejsca z możliwości parkowania (lub parkowanie wyłącznie dla mieszkańców) ponieważ cały ruch z partyzantów i południowej części Sępolna idzie przez ulice Szanieckiego proponuje zamontowanie progów ograniczających prędkość - podobnie jak na Godebskiego . zakładając remont chodników proponuje zlikido

35.

Popieram parkowanie prostopadłe z wykorzystaniem ogródków. Do pilotażu na Sępolnie proponuję ulicę Potebni ze względu na prowadzący tędy duży ruch pojazdów spoza osiedla (przejazd z ciągu handlowego przy ul. Partyzantów w kierunku ulicy Dembowskiego). To właśnie na ul. Potebni bezpieczeństwo pieszych jest najbardziej narażone na niebezpieczeństwo.

Załącznik 35.jpg



36.

Parkingi po obu stronach ulicy Potebni (ok 160 miejsc parkingowych) , ulica jednokierunkowa (od Partyzantów do Dembowskiego).

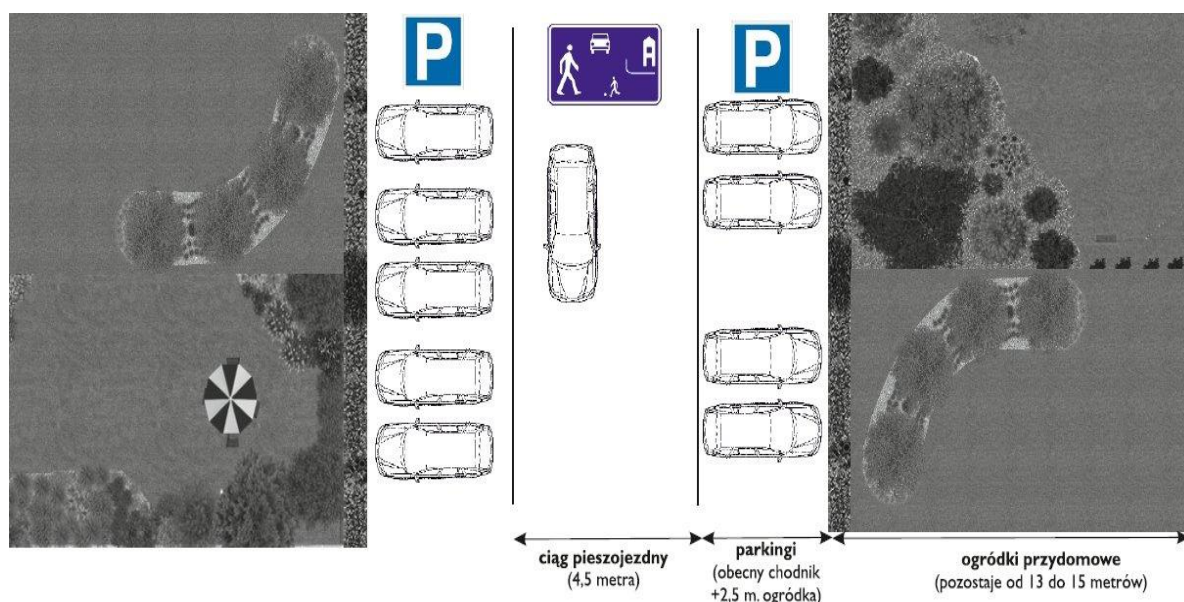
Załącznik 36.jpg

(nie związany z tematem konsultacji)

37.

Popieram <http://konsultacje.wroclaw.pl/naszpomysl.html> Proponuję przekształcenie skrajnego pasa ogrodów w miejsca postojowe. Parkowanie prostopadłe. Miejsca dzierżawione jak ogrody - dla chętnych, pierwszeństwo dla byłego dzierżawcy danego ogrodu. Miejsca niewydzierżawione - dostępne dla wszystkich. Wtedy ulice mogą zostać 2-kierunkowe.

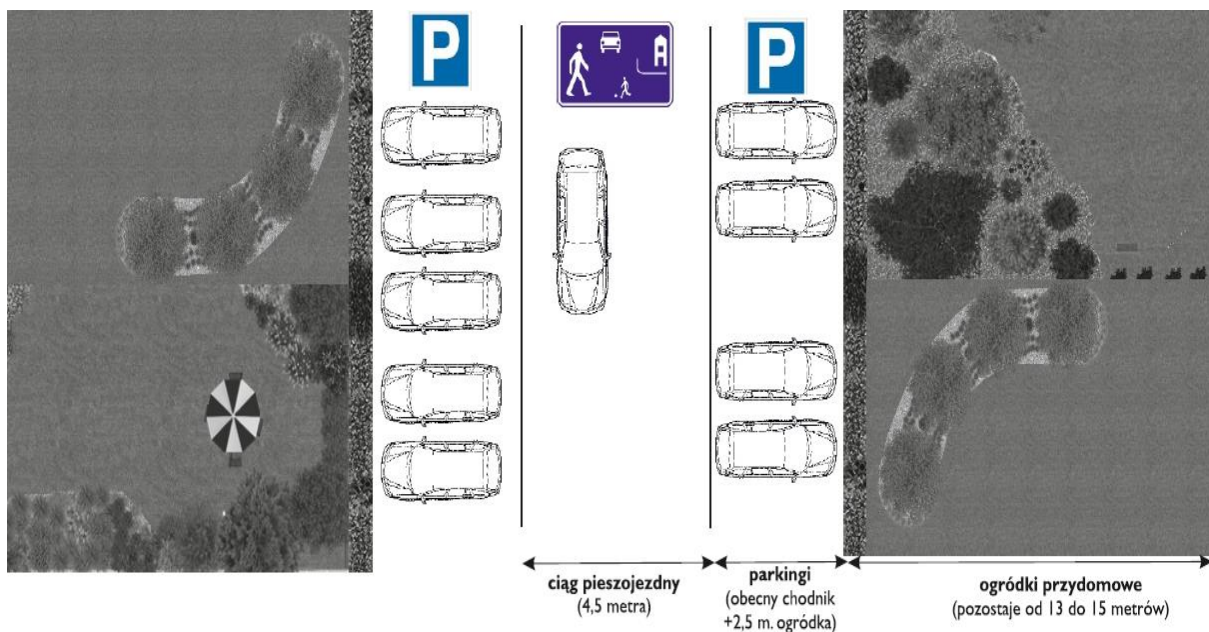
Załącznik 37.jpg



38.

Proponuję wykorzystać jako miejsca parkingowe na Sępolnie ogródki. Przy okazji pozwoli to na uporządkowanie przestrzeni (samowolne podjazdy, budy, daszki, każdy z innej bajki) będącej podobno pod opieką konserwatora.

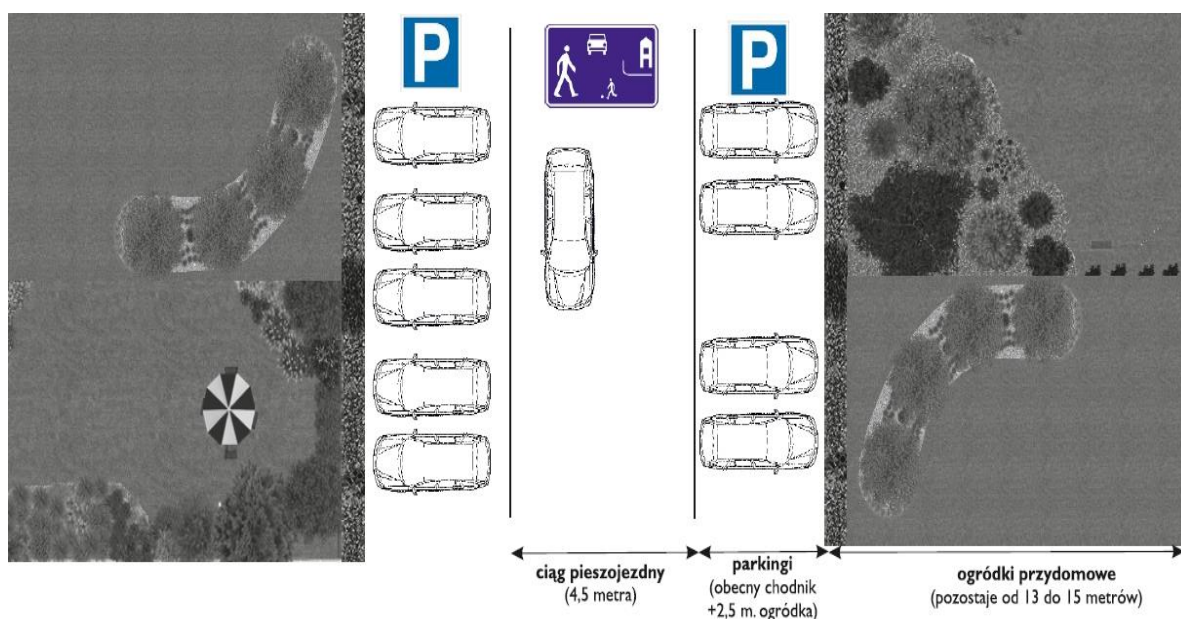
Załącznik 38.jpg



39.

Proponuję wykorzystanie części ogródków z przodu budynków.

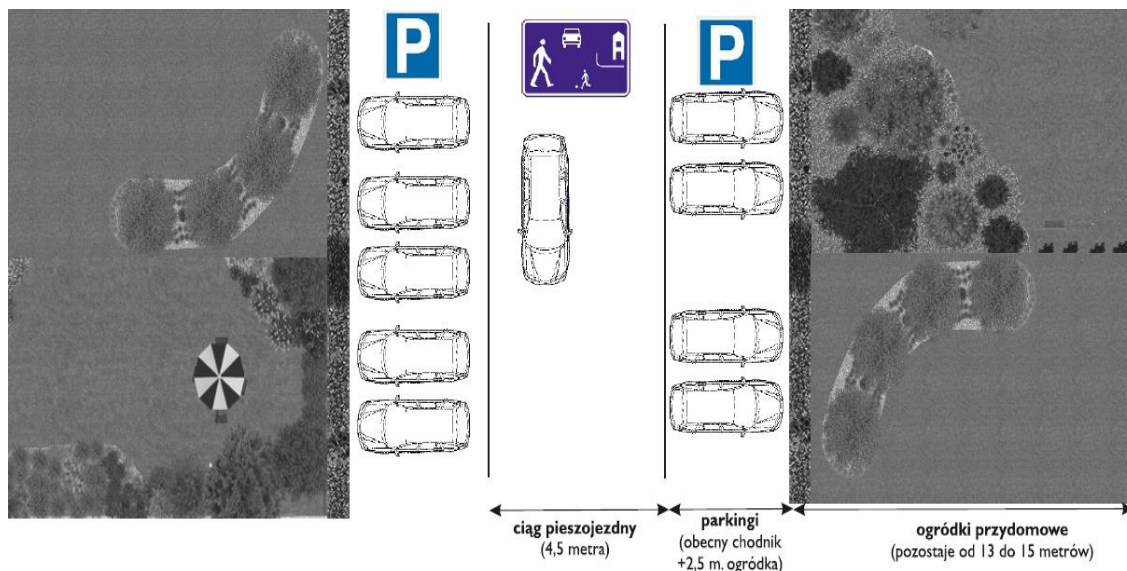
Załącznik 39.jpg



40.

Popieram projekt obywatelski zakładający wykorzystanie części ogródków przed domami.

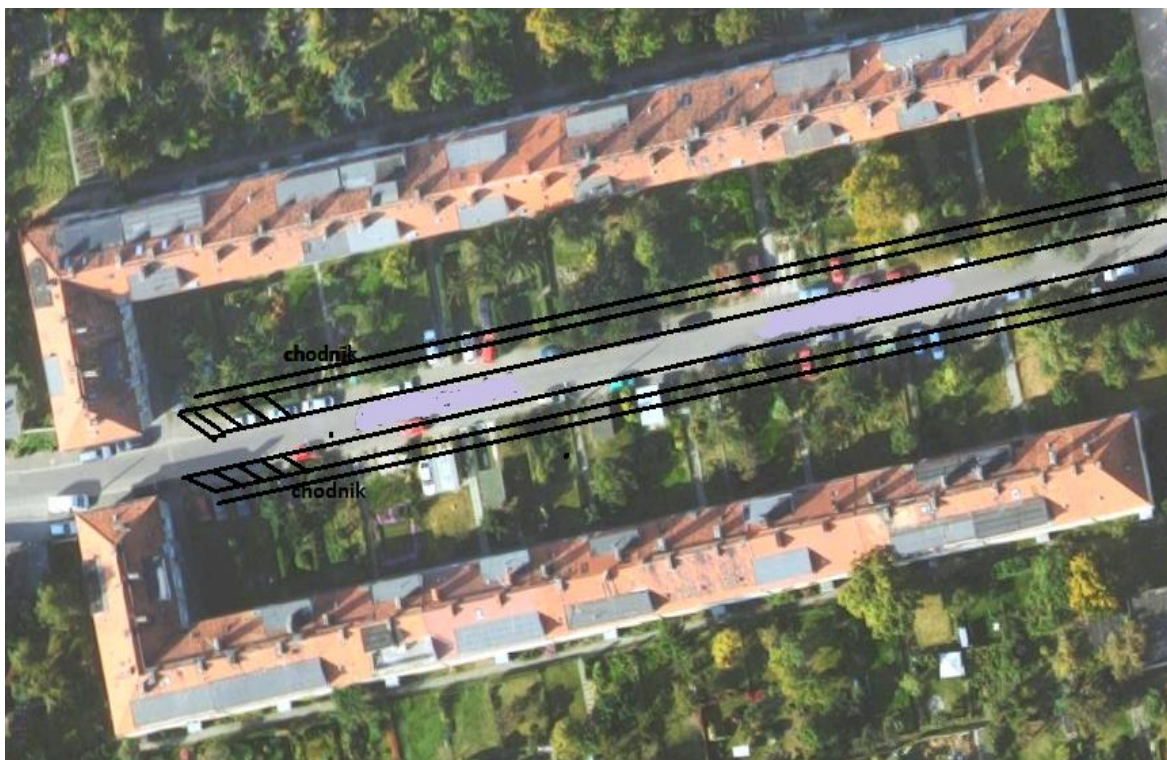
Załącznik 40.jpg



41.

Można zrobić tylko jedno: Obciąć ogródki po obu stronach po 4 metry, przesunąć odpowiednio chodniki, wygospodarowaną przestrzeń przeznaczyć na pasy postojowe. Parkowanie skosem w kierunku jazdy - najbardziej wydajne. Aktualnie jezdnia a także chodniki są za wąskie, aby można było wdrożyć którykolwiek z miejskich pomysłów, z wyjątkiem parkowania tylko po jednej stronie. Ale w takim przypadku nie ma najmniejszej szansy zmieszczenia aut mieszkańców. Żądanie nie parkowania na ogródkach jest tak naprawdę żądaniem pozbycia się samochodów, a to można n

Załącznik 41.jpg



42.

Proponuję zabrać z obu stron ulicy miejsce z dziełek/ogródków na miejsca parkingowe.

43.

Proponuję zabrać z obu stron ulicy miejsce z dziełek/ogródków na miejsca parkingowe.

44.

Miejsca parkingowe z obu stron ulicy tam gdzie jest to możliwe lub choć z jednej, bo nie ma gdzie zaparkować tak nie może być. Może to żaden pomysł dla Państwa, ale przy takim natężeniu mieszkańców i osób przyjezdnych (np. Studenci) miejsc nie ma.

45.

Można by ograniczyć miejsce na ogródki działkowe, a z pozyskanego obszaru wydzielić parkingi, bo zaparkowanie w tym obszarze graniczy czasem z cudem.

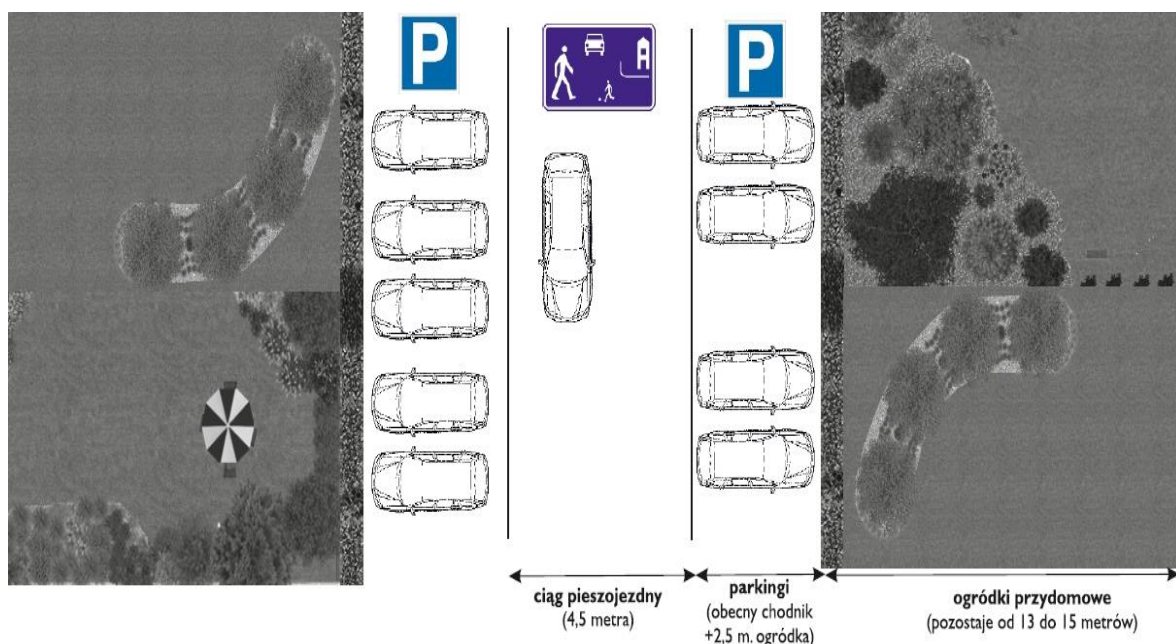
46.

Proponuję zabrać z obu stron ulicy część miejsca przynależnego do ogródków działkowych i utworzenie tam obszarów do parkowania.

47.

Popieram obywatelski projekt, zmiany planu zagospodarowania przestrzennego na Sępolnie. Uważam, że wydzielenie miejsc parkingowych kosztem 2-3 metrów ogródków przed domem, nie dość że rozwiąże problem z miejscami parkingowymi na tej dzielnicy, to dodatkowo rozwiąże problem nieestetycznych i zaniedbanych do tej pory przydomowych ogródków. Uważam, że powinno posłuchać się zdania obywateli, którzy mieszkają na tej dzielnicy i znają jej problemy od podszewki. Oczywiście zgadzam się, że każda zmianę trzeba skonsultować z konserwatorem zabytków, aby

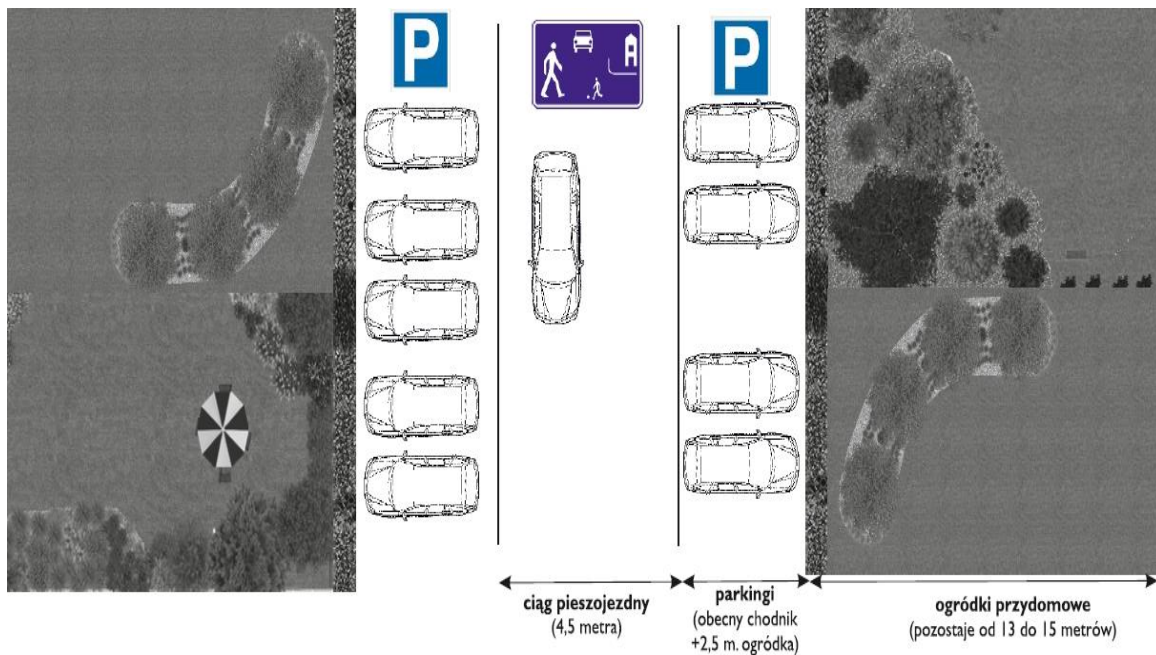
Załącznik 47.jpg



48.

Popieram wariant obywatelski. - wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie strefy zamieszkania (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków przydomowych od strony jezdni, parkowanie prostopadłe lub skośne.

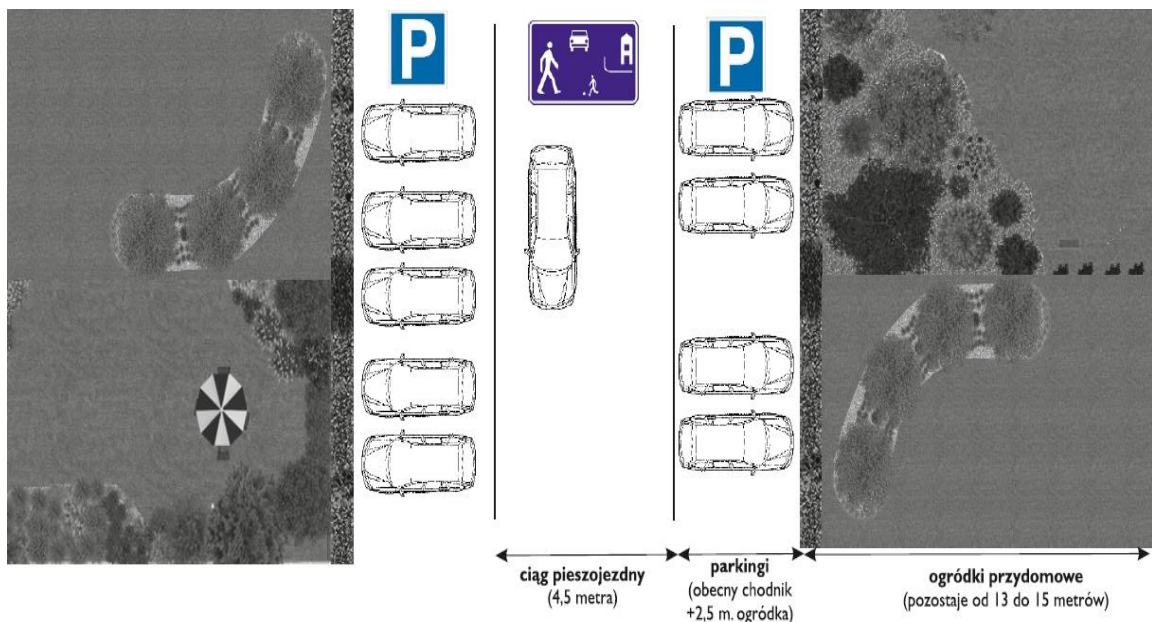
Załącznik 48.jpg



49.

Popieram wariant obywatelski - wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie strefy zamieszkania (zgodnie z koncepcją UM Wrocławia) - wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków przydomowych od strony jezdni, parkowanie prostopadłe lub skośne.

Załącznik 49.jpg



50.

Popieram pomysł z miejscami do parkowania po obu stronach ulicy Nulla.

51.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego np. na ul. Okrzei, Nulla i Potebni spowoduje nasilony ruch na ulicach łączących czyli np. Pierwszej dywizji, bo kierowcy będą chcieli skrócić objazd, co jest zrozumiałe. Obecnie krawężniki i profil ulicy jest tak wysoki, że przy zwiększonym ruchu zwiększy się liczba uszkodzonych pojazdów (miski olejowe, zderzaki)- np. zjazd z pierwszej Dywizji na Nulla od Okrzei, uszkodzenia są notoryczne. A to może być kosztownym problemem dla Wrocławia. Ponadto na każdej z tych ulic istnieją chodniki wzdłuż budynków- piesi

Załącznik uszkodzony.

52.

Koncepcja parkowania na Sępolnie i Biskupinie powinna uwzględniać wpisaną w rejestr zabytków koncepcję miasta-ogrodu i jak najmniej ingerować w istniejącą zieleni, która stanowi o niepowtarzalnym charakterze osiedli. Jeśli parkowanie we własnych ogródkach jest odpowiedzialnością na brak miejsc postojowych, to w porządku, ale można tę przestrzeń zaaranżować ze wsparciem ZZM / plastyka miejskiego osobno dla danej ulicy i przy tej okazji wyrzucić wiaty. Te miejsca parkingowe na ogródkach powinny być maksymalnie otoczone zielenią, nie powinno się przy tym w

53.

Wszystkie ogródki dzierżawione zabrać i zrobić prostopadłe do osi jezdni miejsca parkingowe/ ul Nullo/.

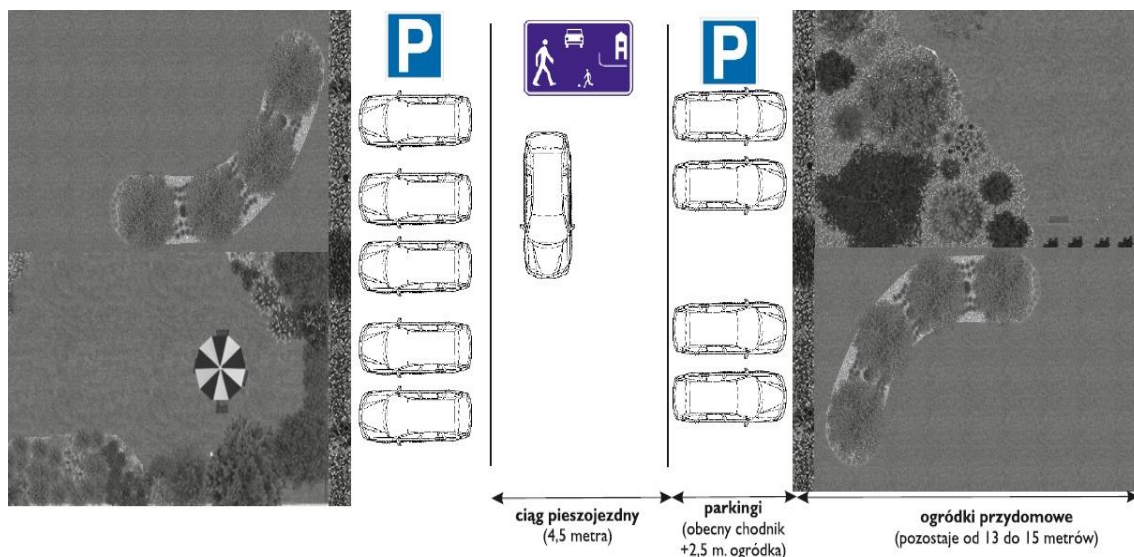
54.

Popieram świetny pomysł.

55.

Popieram pomysł zabrania część ogródków i zrobienia miejsc parkingowych do mieszkańców Sępolna i Biskupina.

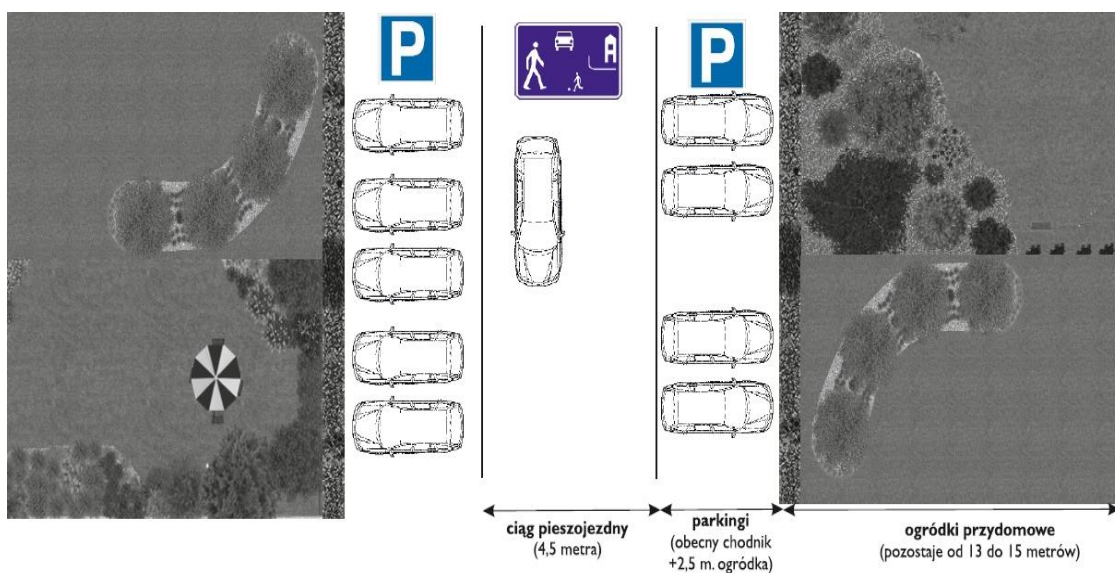
Załącznik 55.jpg



56.

Jedynym sensownym rozwiązaniem wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz wyznaczenie strefy zamieszkania wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków przydomowych od strony jezdni, parkowanie prostopadłe lub skośne. Rozwiązania proponowane przez UM są nie do akceptowania ponieważ stworzą nowe problemy na osiedlu np. parkowanie na terenach zielonych i w innych miejscach niedozwolonych.

Załącznik 56.jpg



57.

Szanowni Państwo W ramach konsultacji społecznych przesyłam swoje uwagi i propozycje w załączonym pliku.

Załącznik 57.jpg

Wrocław 31-10-2015

Szanowni Państwo

W nawiązaniu do proponowanej przez Wydział Inżynierii Miejskiej koncepcji dotyczących rozwiązania problemu parkowania na terenie Sępolna i Biskupina, chciałbym przedstawić swoje wnioski i przemyślenia dotyczące tego tematu w ramach konsultacji społecznych.

Po przeanalizowaniu Państwa propozycji <http://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/parkowanie-sepolno-biskupin/porzadkowanie-parkowania-na-biskupinie-i-sepolnie-koncepcja>, mam następujące wnioski:

Ogólne:

1. Popieram pomysł na uspokojenie ruchu na Sępolnie i Biskupinie poprzez wprowadzenie „Strefy zamieszkania”.
2. Proponowane rozwiązanie parkowania dla obu dzielnic w jeden sposób jest nie odpowiednie ponieważ każda dzielnica i poszczególne ulice nie są takie same jeśli chodzi o ilość mieszkań i aut. Inna jest specyfika Sępolna i Biskupina jeśli chodzi o zabudowę i układ ulic (również ich szerokość).
3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na proponowanych ulicach na Sępolnie (8) jest dobrym pomysłem należy rozważyć czy proponowane kierunki ruchu dla poszczególnych ulic nie powinny być inne (moja propozycja w szczegółowych uwagach)
4. Popieram pomysł „Obywatelski” rozwiązania sposobu parkowania z wykorzystaniem części ogródków (wyznaczenie miejsc postojowych kosztem 2-3 metrów ogródków przydomowych od strony jezdni, parkowanie prostopadłe lub skośne).

Szczegółowe:

Chciałbym zaproponować rozwiązanie dla ulicy na której mieszkam (Szanieckiego)

1. Proponuję zmianę kierunku ruchu proponowanego w koncepcji (wyjazd z Szanieckiego w kierunku Mickiewicza) na kierunek przeciwny czyli **wjazd od Mickiewicza w kierunku Kosynierów Gdyńskich) oraz zmianę kierunku ruchu na ul Wysockiego** (wyjazd w kierunku Mickiewicza) .

Proponowany przez WIM kierunek na Szanieckiego spowoduje że mieszkańcy tej ulicy aby dostać się od ulicy Mickiewicza będą zmuszeni do wjazdu od ulicy Mickiewicza przez

- Sowińskiego (ruch dwukierunkowy ?) lub

- Wysockiego i Głowackiego co spowoduje konieczność objechania centralnej części Sępolna i **generowanie zwiększonego, niepotrzebnego ruchu w okolicy szkoły na ulicy Krajewskiego.**

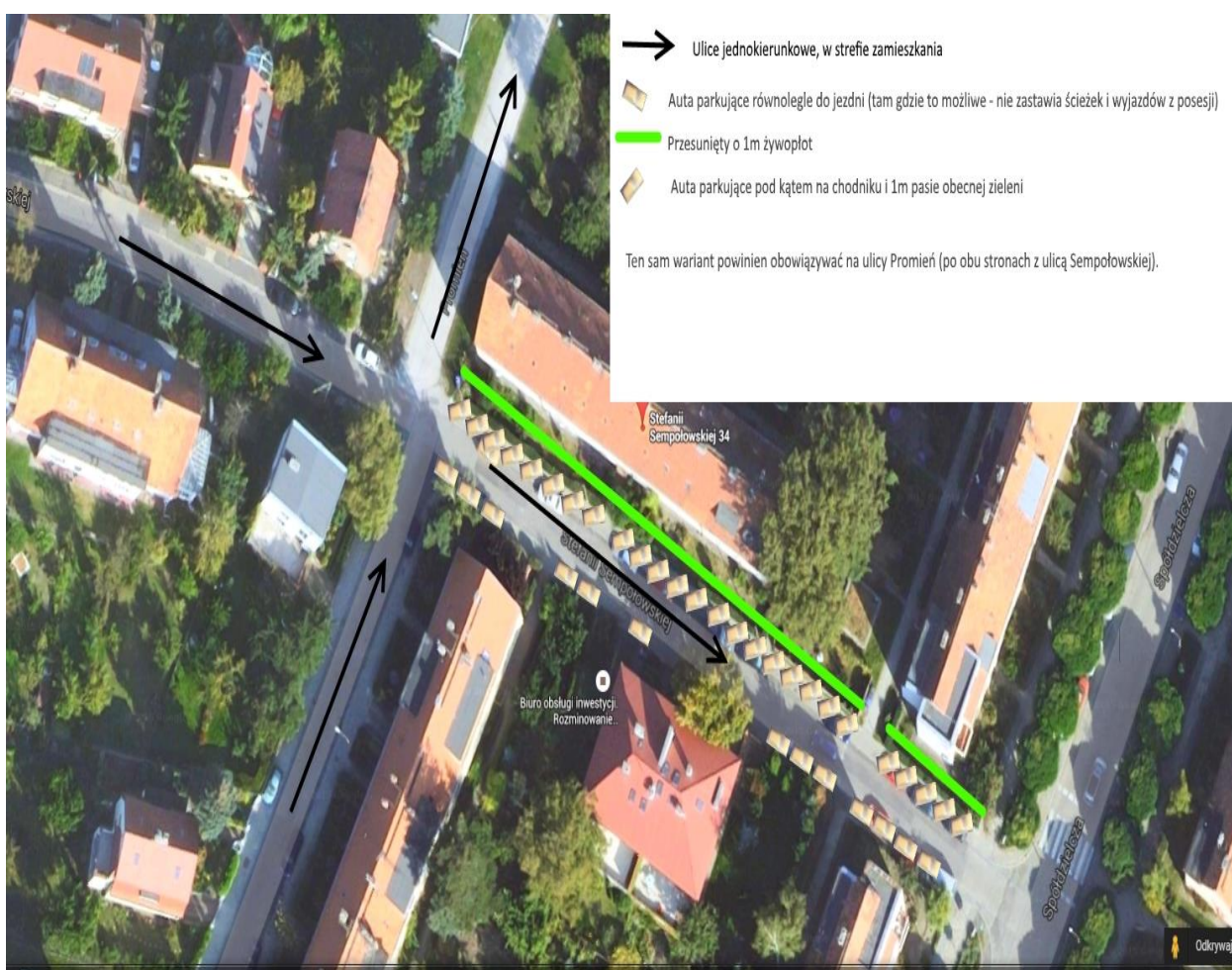
Proponowana zmiana kierunków ruchu umożliwi wjazd na Szanieckiego od ulicy Mickiewicza i wyjazd najbliższa ulicą czyli Wysockiego po zmianie jej kierunku (wyjazd do Mickiewicza).

2. Parkowanie – jeśli wprowadzona zostanie Strefa Zamieszkania, parkowanie powinno być możliwe po prawej stronie zgodnie z kierunkiem ruchu z wykorzystaniem chodnika, umożliwi to swobodne poruszanie się po jezdni oraz przeciwnie chodniku pieszych i przejazd pojazdów o większych gabarytach.
3. Wnioskuję również o instalację progów zwalniających na ul Szanieckiego oraz Wysockiego i Godebskiego, analogicznie jak na ulicy Głowackiego.

58.

Dzień dobry. Mieszkam przy ulicy Sempołowskiej /.../ Na obu wspomnianych ulicach (nie do końca jest dla mnie jasne czy objętych ewentualnymi zmianami - przynajmniej w tych ich częściach gdzie się krzyżują) obowiązuje proponowany wariant pierwszy (w wykonaniu na dziko) i bez strefy ruchu. Wariant drugi (mniejsza ilość miejsc parkingowych) to jest jakaś Fantasmagoria. Nie mam pojęcia jak Państwo liczą ilość obecnie parkujących aut ale mieszkam tu ok 6 lat i nigdy nie było wystarczająco miejsca żeby, auta nie musiały stać na jednym z chodników. Zape

Załącznik 58.jpg



59.

Mieszkam przy ul. Sowińskiego i w pełni popieram pomysł obywatelski! U nas już to nieformalnie działa - ludzie chodzą środkiem ulicy, a samochody parkują po obu stronach jezdni. Problem się pojawia, gdy dwa auta się spotkają w połowie drogi i nie wiadomo kto komu ustąpi... Ruch jednokierunkowy będzie idealnym rozwiązaniem, proponuję ruch w kierunku ul. Mickiewicza, bo od nas najłatwiej "wbić się" w Mickiewicza podczas korków - przy czerwonym na przejściu dla pieszych na wysokości PSS Społem i pętli MPK...

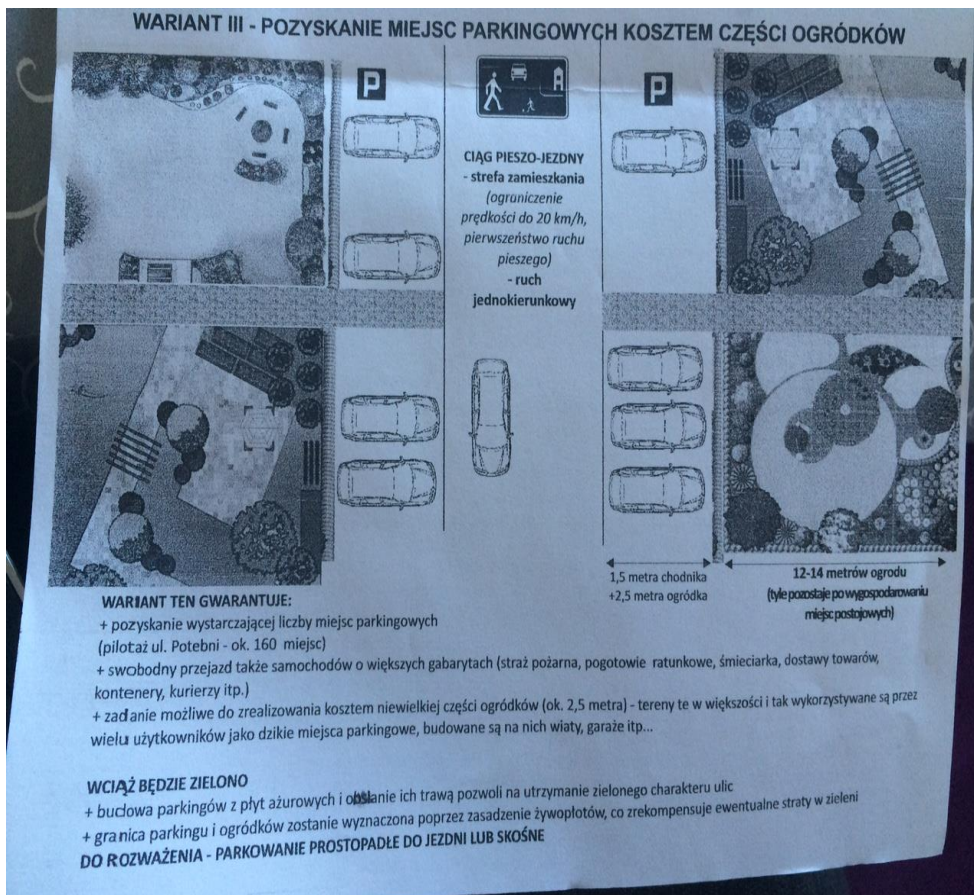
Załącznik 64.jpg

(nie związany z tematem konsultacji)

60.

Dzień dobry, konsultacje formalnie się zakończyły, ale mam nadzieję, że moje zdanie zostanie wzięte pod uwagę. Jako mieszkanka Sępolna, chcę odnieść się do sytuacji tego osiedla (własność gruntów przed budynkami mieszkalnymi jest inna od tej na Biskupinie, więc nie można tych osiedli mierzyć jedną miarą). Jestem za częściowym zajęciem ogródków przed budynkami w celu stworzenia po obu stronach ulic miejsc parkingowych skośnych lub prostopadłych nieprzypisanych konkretnym użytkownikom/mieszkancom, ale dostępnych publicznie. Popieram także objęcie

Załącznik 60.jpg



73

Opracowanie raportu:

- Tomasz Stefanicki - koordynator ds. rozwoju przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego.
 - Biuro ds. Partycypacji Społecznej UM Wrocławia

Wrocław, luty 2016

