

"Nie-boska Głogowska" – sprawozdanie z otwartej debaty na temat przyszłości ul. Głogowskiej oraz zapis notatek sporządzonych na flipcharcie.

Dnia 13 czerwca na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich - przy ul. Głogowskiej 16 w dawnym McDonaldzie odbyła się otwarta debata na temat przyszłości ul. Głogowskiej na jej odcinku śródmiejskim. Spotkanie poprowadzili Jakub Głaz oraz Paweł Głogowski, którzy na wstępie dokonali krótkiej analizy ulicy. Opowiedziana została jej historia, podejmowane próby zmian oraz obecny stan zarówno w zakresie społecznym, jak i komunikacyjnym. Prezentacja miała na celu obiektywne podsumowanie obecnego stanu ulicy. Wstęp był następnie fundamentem do wypowiedzi dwóch zaproszonych ekspertów: dr Michała Beima oraz Łukasza Mikuły, członka Rady Miasta Poznania.

Michał Beim uznał, iż głównym wyzwaniem dla ul. Głogowskiej jest zmiana jej funkcji. Obecnie dominującą funkcją jest transport, natomiast docelowo powinna być to ulica bardziej zróżnicowana z rozwijającą się gastronomią, usługami i drobnym handlem.

Podany został przez Beima przykład ul. Habsburskiej w niemieckim Fryburgu, ulicy niegdyś podobnej do Głogowskiej, z dwoma wąskimi jezdniami dla samochodów. Po długich debatach ulica ta zmieniła swój charakter. Usunięto jeden pas ruchu i dodano pas dla rowerów, z możliwością wykorzystania dla karetek, policji czy straży pożarnej. Wydzielono torowisko oraz dodano zieleni, przełamującą wyspę ciepła. Co więcej, dodano miejsca parkingowe przeplatane z niską zielenią, zgodnie z kanonami urbanistycznymi. Co ciekawe, z inicjatywą zmiany ulicy wyszło lokalne stowarzyszenie kupców. Chcieli większej dostępności do sklepów, lepszego zagospodarowania miejsc parkingowych oraz zrównoważenia dojazdów, poprzez większą dostępność rowerową. Badania bowiem pokazują, iż rowerzyści są częstszymi klientami, niż kierowcy samochodów.

Przy konsultacjach na temat zmian ulicy wprowadzono po raz pierwszy tzw. gender mainstreaming. W dyskusję zaangażowano kobiety, które na co dzień nie uczestniczą w konsultacjach. Była to próba spojrzenia na problem miejski z różnych perspektyw. Wykorzystanie tej metody pomogło wypracować konsensus.

Drugim ekspertem, który zabrał głos był Łukasz Mikuła, przewodniczący Komisji Polityki Przestrzennej Rady Miasta Poznania. Radny zauważył, iż z punktu widzenia przyjętych przez władze miejskie dokumentów przyszłość ul. Głogowskiej jest rozstrzygnięta. Prędzej czy później będzie to ulica stricte śródmiejska, z uspokojonym ruchem, większą ilością zieleni i przestrzeni dla pieszych. Mikuła porównywał docelowy kształt ul. Głogowskiej do tego co planowane jest na ul. Św. Marcin. Według radnego pytanie kluczowe brzmi: czy da się uspokoić ruch na Głogowskiej, bez budowy tzw. dolnej Głogowskiej, która miałaby odciążyć ruch? Tu pojawia się główna linia sporu. Mikuła uważa, że można wprowadzać zmiany na ul. Głogowskiej, choć nie tak radykalne, gdyby istniała dolna Głogowska.

Według radnego dla ul. Głogowskiej duże znaczenie ma przepustowość skrzyżowania Reymonta / Hetmańska. Nie wiadomo jak na ulicę wpłynie również planowana strefa płatnego parkowania. Jeżeli efektem zmian na ul. Głogowskiej będzie przeniesienie ruchu na pobliskie uliczki, to według Mikuły byłby to krok w złym kierunku. Przewodniczący uznał, iż przed otwarciem parkingu P&R na Górczynie radykalne zmiany na Głogowskiej nie będą

wprowadzane. Jest on jednak otwarty na różne propozycje mniejszych zmian, związanych chociażby z wyłączeniem świateł. Na koniec Miłucha podkreślił, iż zawsze trzeba jednak pamiętać o konsekwencjach i szukać złotego środka.

Po wypowiedziach ekspertów Jakub Głaz oddał głos mieszkańcom, proponując by pierwszym poruszonym tematem była kwestia bezpieczeństwa na ulicy. Mieszkańcy zostali poproszeni o odpowiedź na pytanie: co zmienić na ul. Głogowskiej, by stała się ona bezpieczniejsza?

W otwartej debacie mieszkaniowiec z ul. Strusia uznał ulicę Głogowską za bardzo niebezpieczną. Nie zgodził się, by konsultowany wariant 3 był radykalny, a dominującą funkcję samochodową ulicy należy zrównoważyć. Głos zabrała następnie Agnieszka Michalak, z RO Św. Łazarz, która podkreśliła, iż ulicę Głogowską należy szybko i zdecydowanie zmienić. Według Michalak przystanki tramwajowe są obecnie niebezpieczne i nie zabezpieczone przed uderzeniem samochodów. Samochody na ul. Głogowskiej znacznie przekraczają prędkość i dlatego wiele osób nie czuje się bezpiecznie przechodząc przez ul. Głogowską, zwłaszcza z dzieckiem.

Lech Mergler uznał, iż przejazd ul. Głogowską na rowerze jest niezwykle niebezpieczny. Jako pasażer komunikacji tramwajowej, czuję się on niebezpiecznie na przystankach, zwłaszcza przy Rynku Łazarskim. Roman Modrzyński, motorniczy potwierdził, iż przystanek przy Rynku Łazarskim jest rzeczywiście bardzo niebezpieczny. Jednocześnie za dobrą zmianę określił likwidację lewoskrętu w Berwińskiego. Podkreślił on również, iż potrzebne jest wydzielenie torowiska, tak by tramwaj przejeżdżał płynniej oraz apelował o budowę przystanku wiedeńskiego przy ul. Sielskiej.

Następnie głos zabrał Sławomir Czyżewski, mieszkaniowiec ul. Głogowskiej. Przypomniał on, iż miasto zleciło 20 lat temu tzw. ekspertyzę hanowerską, w której niemieccy eksperci podkreślali potrzebę pilnych zmian na ul. Głogowskiej już przy 350 samochodach na 1000 mieszkańców. Dziś wskaźnik dobija do 800 samochodów na 1000 mieszkańców. Według Czyżewskiego ulica jest niezwykle niebezpieczna pod względem ruchu samochodowego, ale też kłopotliwa ze względu na przekroczone normy hałasu.

Dominik Ostrowski, mieszkaniowiec Wildy, który wyprowadził się z Łazarza m.in. z powodu uciążliwości ul. Głogowskiej uznał, iż jazda rowerem tą ulicą jest bardzo niebezpieczna. Za jedno z najniebezpieczniejszych miejsc wskazał zjazd z Mostu Dworcowego, gdzie samochody niebezpiecznie rozpędzają się, a następnie wyprzedzają mimo bardzo wąskich jezdni.

Prowadzący spotkanie Jakub Głaz prosił o podanie pozytywnych aspektów ul. Głogowskiej.

Maria Łazarz, Przewodnicząca Zarządu Osiedla Św. Łazarz podkreśliła, iż korzysta z ul. Głogowskiej przede wszystkim jako piesza, a także osoba z niepełnosprawnością. Ciężko jest jej być pieszym, m.in. ze względu na pędzących po chodnikach rowerzystów. Według Łazarz ul. Głogowska nie jest ulicą bezpieczną, ale nie fetyszizowała by problemu. Wskazywała ona również na strach osób starszych podczas przejścia przez torowiska. Uważa ona, iż światła są źle zaprogramowane, przez co nie jest ona w stanie przejść na jednej zmianie. Według przewodniczącej test zwężenia ulicy nie był udany, ponieważ samochody zastawiały przejścia dla pieszych. Sytuacja powinna ulec poprawie wraz z budową parkingu P&R.

Kolejny mieszkaniec, aktywny rowerzysta, uznał iż problemem są nierówne studzienki usytuowane w ciągu ulicy. Jakub Skurzyński, również zamieszkały na Łazarzu, apelował iż przejście z wózkiem dziecięcym przez przejścia dla pieszych jest bardzo niebezpieczne. Według niego brakuje azylów dla pieszych, lepszego zaprogramowania świateł oraz szerszych przystanków.

Lech Mergler zauważył, iż pozytywnym aspektem obecnej ul. Głogowskiej są w niektórych miejscach dość szerokie chodniki. Następnie Marianna Ćwiąkała, jeżdżąca po ul. Głogowskiej przede wszystkim samochodem, podkreślała, iż nie czuje się bezpiecznie, gdy musi wyprzedzić rowerzystę na wąskich pasach.

Po jej wypowiedzi Jakub Głaz przeszedł płynnie do kwestii transportowych.

Katarzyna Kretkowska, radna Rady Miasta Poznania, poinformowała, iż po ul. Głogowskiej najczęściej jeździ samochodem. Za pozytywne uznała to, iż ulica żyje i nie ma tu wielu pustostanów. Według radnej, prawy pas jest prawie zawsze zastawiany samochodami dostawczymi, co pokazuje, że handel żyje. Zastanawiała się ona również nad tym czy nie należałoby zmienić programowania świateł. Przyznała, iż przystanki tramwajowe są zbyt wąskie, przez co stwarzają wrażenie niebezpieczeństwa, nawet jeżeli w rzeczywistości realnego zagrożenia nie stwarzają. Na koniec przypomniła ona, iż 20 lat temu został przeprowadzony jeden z najkosztowniejszych remontów, właśnie na ul. Głogowskiej i dziwi ją, iż nadal musimy nad kształtem tej ulicy debatować.

Kolejny mieszkaniec Łazarza, przyznał że również zbyt szybko porusza się samochodem po ul. Głogowskiej i że wynika to z jej kształtu. Apelował on, by utrudnić ruch samochodowy na niej, tak by mieszkańcy zastanowili się czy warto jechać tamtędy samochodem.

Marek Sternalski, radny Rady Miasta Poznania, opowiedział, iż porusza się ul. Głogowską różnymi środkami transportu. Uznał następnie za paradoks fakt, iż żeby jechać szybciej, trzeba jechać wolniej. Radny zauważył, iż skuterem jedzie on wolniej, ale dojeżdża do celu szybciej. Na koniec podkreślił, iż bezwzględnie należy wprowadzić rozwiązania, które sprawią iż przystanki będą bezpieczniejsze.

W dalszej kolejności, Grzegorz Stachanowicz, wspomniał o projekcie tzw. Trasy Kórnickiej, która dotyczyła również kwestii ul. Głogowskiej. Nie był jednak w stanie wskazać konkretnych rozwiązań.

Ponownie głos zabrała Agnieszka Michalak, z RO Św. Łazarz, która jest zdania, iż zwężenie Głogowskiej do jednego pasa może usprawnić ruch samochodowy, przy lepszym ustawieniu świateł. To sprawi, że samochody będą jechać wolniej, ale płynniej.

Roman Modrzyński, poinformował, iż wprowadzenie ITS pozwoliło na wprowadzenie zielonej fali dla tramwajów, co przyspieszyło je o 2 minuty. Niestety brak wydzielenia torowiska powoduje jednocześnie, że te same tramwaje spóźniają się o kolejne 2-3 minuty. Modrzyński jest zdania, iż ul. Głogowską lepiej jeździło się, gdy nie było włączonej sygnalizacji świetlnej.

Lech Mergler, zauważył, iż tramwaje poza godzinami szczytu jeżdżą bardzo sprawnie i zgodnie z harmonogramem. Problem zaczyna się w godzinach szczytu, kiedy tramwaje blokowane są przez samochody.

Andrzej Janowski, mieszkaniec Łazarza, podkreślił, iż ul. Głogowska jest całkowicie podporządkowana ruchowi samochodowemu. Przywołał on problem, która pojawia się w dniach targowych, gdy tworzy się zator ruchu przy wjeździe na teren targowy.

Kolejny mieszkaniec, był sceptycznie nastawiony do redukcji ul. Głogowskiej z dwóch pasów do jednego. Uważał on, iż pomniejszeniu ulegnie przepustowość ulicy. Twierdził on również, iż duża ilość wypadków wynika z faktu, że na ul. Głogowskiej jest duże natężenie ruchu i jest to ulica długa. Apelował, by wykonać prace studialne i zadziałać następnie tam, gdzie tego potrzeba. Na koniec podkreślał, iż w przypadku blokady jednej nitki ruch rozleje się na boczne ulice.

Jeden z uczestników zauważył, że na dalszym odcinku ulicy, przy wjeździe do Poznania dochodzi do dziwnej sytuacji. Blokują się pasy wyjazdowe po południu, podczas gdy rano można swobodnie wjechać do centrum. Stąd postulat zwężenia ulicy po jednej stronie – po przeprowadzeniu dogłębnej analizy sytuacji.

Mieszkanca Łazarza odnotowała z kolei korzystne zachowania kierowców podczas testowego zwężenia ulicy i wyłączenia sygnalizacji. Kierowcy ustępowali pierwszeństwa pieszym, jeździli wolniej, korki rozładowywały się samoistnie, „wszyscy byli bardziej uważni”, nie było kolizji.

Paulina Suszka wyraziła zdziwienie, że mimo ekspertyzy Politechniki Poznańskiej, która rekomendowała, by we wszystkich 3 wariantach zwęzić Głogowską, miasto nie zdecydowało się na ten krok. Dodała, że podobne rozwiązanie zalecały analizy sprzed dekady lub dwóch. Wyraziła żal, że opłacone ekspertyzy nie wpływają na zmianę sytuacji.

Głos z sali domagał się upublicznienia raportu PP, co wywołało krótką dyskusję dotyczącą obecności tego dokumentu na stronach miasta Poznania.

Dr Michał Beim dodał, że przekraczanie prędkości na ulicy jest wynikiem likwidacji miejskich radarów do czego przyczyniły się działania postów poprzedniej kadencji. Dodał też, że miasto powinno opracować scenariusz innego rozprowadzenia ruchu po oddaniu do użytku odcinka trasy S5 w tym lub przyszłym roku, tak by skierować samochody jadące na północ Poznania innymi ulicami i odciążać Głogowską.

Po omówieniu spraw komunikacyjnych rozpoczęła się trzecia część spotkania poświęcona jakości przestrzeni i komfortu użytkowania ulicy.

Pierwsza opinia wyrażona przez mieszkańca Łazarza dotyczyła zapadających się studzienek oraz dziur w jezdni lub chodnikach naprawianych dopiero po kilku dniach. Za „absurdalne” uznał liczbę służb odpowiedzialnych za stan jezdni oraz czas upływający od zgłoszenia awarii do chwili jej usunięcia. Temat studzienek wrócił w dalszej części dyskusji. Pojawił się pomysł zgłaszania awarii na „Poznań Kontakt” i utworzenie swoistej mapy uszkodzonych elementów infrastruktury.

Radna Rady Miasta Poznania Katarzyna Kretkowska przedstawiła plusy obecnego stanu ulicy Głogowskiej. Doceniła odcinek z szerokim (i nie do końca wykorzystanym) chodnikiem i dorodnymi drzewami wzdłuż pawilonów 1 i 2 MTP z „beznadziejnymi sklepami weselnymi”. Dopytywała, jakim rezultatem zakończył się projekt zazielenienia ulicy sprzed 4 lat. Z uznaniem odnotowała małą liczbę pustostanów uznając to za przejaw żywotności ulicy. Dodała też, że ławki należy lokalizować tam, gdzie ludzie chcą usiąść, ponieważ często znajdują się nie tam gdzie trzeba.

Maria Łazarz, przewodnicząca ZO opowiedziała o realizacji zielonych enklaw w ramach projektu, o który pytała radna Kretkowska. Udało się zrealizować skwery przy wejściu na Dworzec Zachodni, przy ul. Strusia oraz przed skrzyżowaniem ulic Głogowskiej i Hetmańskiej. Planowane zazielenienie przestrzeni przed dawnym VIII LO nie zostało zrealizowane w planowanej formie ze względu na kwestie własnościowe. Odnotowała popularność enklaw przy Hetmańskiej i ulicy Strusia, a także przy dworcu, choć nie zawsze podoba się sposób użytkowania tych miejsc przez stałych bywalców. Zapowiedziała zazielenienie przedpoła parku Wilsona oraz – jeśli projekt uzyska poparcie w Budżecie Obywatelskim – ustawienie 50 donic z drzewami wzdłuż ulicy.

Kolejny uczestnik przedstawił swoje refleksje dotyczące przyjemnych miejsc na Głogowskiej. Uznał, że takich nie zna: jest za głośno, za gorąco, cała ulica jest nieprzyjemna, ludzie z niej uciekają. By znaleźć sympatyczne miejsce trzeba pójść w boczne ulice. Głogowską określił jako fosę dzielącą Łazarz na dwie części.

Radna Rady Miasta Poznania Katarzyna Kretkowska oponowała, przytoczyła przykład sympatycznej jadłodajni w zachodniej pierzei niedaleko ulicy Wyspiańskiego, gdzie zdarza się jej stołować.

Lech Mergler uznał z kolei, że nie da się, bez zmian, połączyć sprzecznych funkcji, które pełni obecnie Głogowska: mieszkaniowej, handlowej, transportowej i usługowej. Zastanawiał się też, czy Głogowska nie ma najbardziej przekroczonych norm hałasu. Uznał, że jakość przestrzeni interesuje przede wszystkim mieszkańców i pieszych, podczas gdy kierowcy zainteresowani są tylko parametrami komunikacyjnymi. Zdaniem Merglera pieszym ulica oferuje niewiele: nie ma drzew, cienia, toalet (szczególnie potrzebnych osobom starszym i dzieciom). Ulokowanie ławek przy hałaśliwej jezdni uznał za „groteskę”. Siedzenie w kawiarence, gdzie „nie słyszać własnych myśli” uznał za bezsensowne. Skrytykował hałaśliwe, „archaiczne” torowisko.

Kolejny uczestnik jako przykład do naśladowania podał miasta niemieckie: m.in. Freiburg, Hannover, gdzie podobne ulice pełne są zieleni, kwitnie tam handel i życie społeczne. Zastanawiał się, co może powodować osobami, które chcą podtrzymywać ulicę „w tak szpetnym kształcie”. Ta opinia spotkała się z protestem radnej Kretkowskiej.

Następny dyskutant dodał, że nie pomoże estetyzacja ulicy dopóki nie rozwiąże się problemu hałasu („pudrowanie trupa”, „działania pozorowane”). Wsparł go kolejny uczestnik twierdząc, że Głogowska jest zaprzeczeniem ładu przestrzennego. Dodał, że nie będzie ładu bez zapewnienia bezpieczeństwa. Apelował o natychmiastowe poszerzenie wąskich przystanków

tramwajowych przy Rynku Łazarskim. Pojawiła się także prośba o określenie, kiedy konkretnie powstanie ulica Nowa Głogowska.

Hałas i nadmierna prędkość samochodów była też głównym motywem kolejnej wypowiedzi.

Wypowiedzi te skomentowała radna Kretkowska twierdząc, że nie od każdej ulicy oczekiwać można ciszy i spokoju, bo „jesteśmy w centrum miasta”. Nawoływała, by nie uspokajać ruchu, bo to – jej zdaniem – może wpłynąć niekorzystnie na handel. Swoją opinię poparła osobistymi obserwacjami i rozmowami z rejonu ulic Mielżyńskiego i 23 Lutego po wprowadzeniu Strefy Tempo 30. Odnotowała korzystną zmianę w zagospodarowaniu parterowych pustostanów od czasu spotkania inicjatywy „Otwarte” w 2013 roku. Dodała, że nie chce, by zniknęły z ulicy charakterystyczne punkty handlowe i usługowe, jak np. punkty zegarmistrzowskie. Wyraziła jednocześnie żal z powodu braku wyciszonego torowiska. Dodała, że za każdym razem, kiedy radni o nie wnioskuje, słyszą, że to za drogie rozwiązanie.

Dr Michał Beim dodał, że – paradoksalnie – takie torowisko miasto ułożyło na Franowie z dala od domów mieszkalnych.

Spotkanie zakończył Jakub Głaz, dziękując za aktywny udział.

By uporządkować dyskusję spotkanie podzielono na trzy części. Każda poświęcona innemu zagadnieniu: bezpieczeństwu, komunikacji oraz estetyce czy też szeroko rozumianemu komfortowi korzystania z ulicy. Poniżej znaleźć można zgromadzone podczas spotkania opinie dotyczące tych trzech obszarów.

BEZPIECZEŃSTWO

Niektórzy uczestnicy spotkania, w tym mieszkańcy dzielnicy, twierdzili, że całą ulicę odbierają jako miejsce niebezpieczne. Najczęściej przewijającym się wątkiem były jednak przystanki tramwajowe na wysokości Rynku Łazarskiego – zbyt wąskie, niewygodne i niespełniające wymogów określonych przepisami.

Wyjątkowo niekomfortowo i niebezpiecznie czują się na jezdni rowerzyści, zwłaszcza na odcinku między Mostem Dworcowym a parkiem Wilsona, gdzie samochody zjeżdżając w dół niebezpiecznie przyspieszają. Za niebezpieczne rowerzyści uznają także miejscowe przewężenia jezdni na wysokości przystanków tramwajowych. Niechęć do jazdy w takich warunkach sprawia, że rowerzyści przenoszą się na chodnik. Tu z kolei narażają na niebezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza osoby starsze lub z problemami ruchowymi.

Jako niebezpieczne określono również przejścia dla pieszych przez ulicę. Osoby starsze krytykują zbyt krótki, ich zdaniem, czas przejścia przez obie jezdnie i torowisko (za szybko zmieniające się światła). Za przeszkodę uznano też nierówności torowiska, które muszą pokonać piesi oraz brak azylów pośrodku jezdni.

Nie wszystko jednak krytykowano. Za korzystną zmianę uznano niedawną likwidację skrzyżowania w Berwińskiego, zwłaszcza prowadzący tramwaje są zadowoleni z tego rozwiązania.

Za wygodne i bezpieczne zostały uznane także szerokie fragmenty chodnika, zwłaszcza zadrzewione odcinki z ławkami wzdłuż pawilonów targowych nr 1 i 2.

KOMUNIKACJA

Zagadnienia bezpieczeństwa ściśle wiązały się z kwestiami komunikacyjnymi. Tu opinie były mniej zgodne, niekiedy – bardzo rozbieżne. Dość częsta była za to ogólna konstatacja, że ulica jest miejscem częstych konfliktów pieszych, kierowców i rowerzystów.

Podstawowa różnica w postrzeganiu ulicy dotyczyła potrzeby zwężenia jej do jednego pasa w każdą stronę. Kilkoro uczestników stanowczo sprzeciwiało się takiemu rozwiązaniu, inni apelowali o taką zmianę. Jedna z uczestniczek odnotowała poprawę kultury jazdy podczas testowego zwężenia jezdni i wyłączenia sygnalizacji w maju tego roku i jesienią 2017 r. (przepuszczanie pieszych, mniej kolizji, płynniejszy ruch).

Jednym z głównych problemów zauważonych przez rozmówców była nadmierna prędkość samochodów, co stwarza zagrożenie dla pieszych, rowerzystów oraz samych kierowców (częste wypadki). Pojawił się wątek swoistego wymuszania szybkiej jazdy na jadących przepisowo kierowcach. Jeden z uczestników, na podstawie własnych doświadczeń zauważył, że jadąc wolniej można poruszać się płynniej unikając przestojów na czerwonym świetle.

Bardzo częstym utrudnieniem na Głogowskiej jest blokada prawego pasa ruchu przez samochody dostawcze. Prawy pas często nie jest w stanie pełnić swojej komunikacyjnej funkcji.

Za problem uznano źle rozwiązany wjazd na targi; sprawdzanie biletów powoduje korki na ulicy.

Problemów nastręcza także wjazd na ul. Głogowską z bocznych ulic, których wyloty zastawione są samochodami utrudniającymi widoczność.

Niektórzy nie najlepiej ocenili także działanie sygnalizacji świetlnej. Pojawiły się sugestie regulacji bądź całkowitej rezygnacji ze świateł (inni nie wyobrażają sobie z kolei jej likwidacji). Motorniczowie oceniają, że w godzinach szczytu tramwaje poruszają się szybciej przy wyłączonej sygnalizacji. Poza szczytem jazda tramwajem na ogół nie jest utrudniona. Za najtrudniejszy w poruszaniu się tramwajami, pracownik MPK uznał odcinek między Dworcem Zachodnim a parkiem Wilsona. Korzystnie oceniono wpływ ITS na czas przejazdu tramwajów przez ulicę (zysk 2 minut).

Krytycznie ocenia się stan torowiska bez wibroizolacji, co powoduje bardzo silny hałas. Za nieprawidłowy uznano stan studzienek (zapadające się studzienki, dziury) oraz długi czas usuwania awarii.

W przypadku kraks lub wypadków użytkownicy ulicy zauważają całkowitą blokadę ruchu, która wpływa na „rozlanie się” samochodów na całą dzielnicę.

JAKOŚĆ PRZESTRZENI

Głównym mankamentem ulicy został uznany przez kilka osób bardzo silny hałas uniemożliwiający rozmowę i komfortowe korzystanie z przestrzeni. Generują go głównie jadące szybko samochody oraz tramwaje na niewygluszonym torowisku.

Innym problemem jest brak cienia na bezdrzewnych odcinkach ulicy, brak dostępu do toalet publicznych oraz niewłaściwe ułożenie ławek, które nie zachęcają do spędzania na nich czasu (hałas). Padały postulaty umieszczenia ławek tam, gdzie ludzie chcą siedzieć.

Korzystnie oceniono nasadzenia zieleni z ostatnich lat w rejonie Dworca Zachodniego, przy ul. Strusia, u zbiegu z ulicą Hetmańską i – z zastrzeżeniami – nową niską zieleń przed dawnym VIII LO. Odnotowano popularność enklaw przy Hetmańskiej i ulicy Strusia, a także przy dworcu, choć nie zawsze podoba się sposób użytkowania tych miejsc przez stałych bywalców.

Za najprzyjemniejszą część ulicy uznano szeroki chodnik przed pawilonami MTP 1 i 2 oraz enklawę zieleni między ulicą a parkingiem obok poczty.

Korzystne skojarzenia budzi także park Wilsona, choć samo przedpole parku budzi zastrzeżenia. Sytuacja ma ulec zmianie w tym roku. Planuje się zagospodarowanie pustego skweru zielenią, także drzewami. Drzewa w donicach Rada Osiedla chce ułożyć także wzdłuż ulicy, gdzie niemożliwe są tradycyjne nasadzenia.

Zdaniem kilkorga uczestników na ulicy Głogowskiej nie ma żadnych przyjemnych miejsc, a znaleźć można je tylko w bocznych ulicach.

Za korzystne zjawisko uznano obecność handlu i stosunkowo małą liczbę pustostanów w parterach.

Sporządzili:

Paweł Głogowski
Jakub Głaz