**Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych z mieszkańcami Miasta Szczecin w okresie od 12.12.2016 r. do 11.01.2017 r. w sprawie wyboru koncepcji projektowej dla zadania „Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy Al. Wojska Polskiego/ul. Zegadłowicza/ul. Kupczyka/ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina”.**

Zamawiający:



Urząd Miasta Szczecin

pl. Armii Krajowej 1

70-456 Szczecin

Wykonawca:

W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu „Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego/ul. Zegadłowicza/ul. Kupczyka/ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina” zorganizowano badanie opinii mieszkańców Miasta Szczecin poprzez przyjmowanie uwag na piśmie za pomocą poczty elektronicznej. Informacje na temat konsultacji społecznych umieszczono na stronie internetowej [www.konsultuj.szczecin.pl](http://www.konsultuj.szczecin.pl/). Materiał przedstawiony do konsultacji składał się z opisu rozwiązania koncepcji projektowych oraz rysunków czterech rozwiązań projektowych „Węzła Głębokie” .

**Przebieg konsultacji społecznych:**

Mieszkańcy Miasta Szczecin w okresie od 12.12.2016 r. do 11.01.2017 r. zgłaszali uwagi na piśmie za pomocą poczty elektronicznej na adres: [wim@um.szczecin.pl](mailto:wim@um.szczecin.pl). Zgłaszane uwagi zostały przekazane według kompetencji do zespołu projektowego firmy BPBK S.A., która pełni rolę Wykonawcy dokumentacji projektowej dla zadania „Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego/ul. Zegadłowicza/ul. Kupczyka/ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina”

Pytania i uwagi wniesione w ramach konsultacji społecznych oraz odpowiedzi udzielone przez zespół projektowy:

**Mieszkaniec 1** potwierdził ,że konieczna jest przebudowa przedmiotowego skrzyżowania ze względu na duży ruch jaki tam panuje tam w „godzinach szczytu” . W opinii mieszkańca 1 najlepszym rozwiązaniem jest rondo. Dla przykładu zostało przywołane rozwiązanie projektowe na ulicach Wernyhory, Mickiewicza, Żołnierska, Reduty Ordona. Mieszkaniec 1 zaznaczył również, że nowe skrzyżowanie ze światłami na Głębokim nic nie zmieni.

***BPBK S.A.:*** *Głównym problemem obecnego skrzyżowania jest brak dodatkowych pasów do skrętu w lewo na wlotach ulic. Znacząco zmniejsza to przepustowość skrzyżowania.*

*Proponowane przez nas, w Wariancie 3, rozwiązanie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną obejmuje rozbudowę wlotów o dodatkowe pasy do skrętu co znacząco poprawiłoby warunki ruchu na skrzyżowaniu. Przy ruchu prognozowanym praktycznie nie byłoby kolejek na wlotach skrzyżowania.*

**Mieszkaniec 2** napisał „moim zdaniem, z punktu widzenia praktyczności rozwiązań, najbardziej atrakcyjnym wariantem jest Wariant nr 4 (z rondem turbinowym) lub ewentualnie Wariant 1.

Niezależnie od tego, który wariant zostanie wybrany ostatecznie, proponuję zmniejszyć liczbę miejsc parkingowych Kiss&Ride na rzecz zwykłych miejsc parkingowych. Ponadto proponuję na roku ulic Wojska Polskiego/ Kupczyka zwiększyć liczbę miejsc parkingowych do maksimum z uwzględnieniem co najmniej 2 miejsc dla osób niepełnosprawnych, które nie zostały uwzględnione w żadnym planie.

Najkorzystniejszym, ale też niestety najdroższym rozwiązaniem byłoby wybudowanie w tym miejscu parkingowca, ponieważ jest to idealne miejsce dla osób z miejscowości przyległych do Szczecina od strony Jeziora Głębokiego. Osoby takie z pewnością chętnie korzystałyby z parkingowca, aby przesiąść się w tym miejscu do komunikacji miejskiej, a tym samym przyczyniłoby się to do rozładowania korków w mieście. Dlatego też, znając potrzeby i opinie mieszkańców m.in. Tanowa, Polic i Dobrej Szczecińskiej, zwiększenie liczby miejsc parkingowych w rejonie skrzyżowania byłoby korzyścią zarówno dla nich, jak i dla miasta Szczecina”.

***BPBK S.A.:*** *Założeniem wykonania pętli było umożliwienie przesiadek pomiędzy różnymi rodzajami transportu, z uwzględnieniem transportu indywidualnego. Nieuzasadnione jest w takim razie lokalizowanie miejsc postojowych na pętli – uniemożliwiałoby to rotację pasażerów. Do dłuższego parkowania przeznaczony jest parking leśny. W każdym wariancie parkingu leśnego dla osób niepełnosprawnych przeznaczono 6 miejsc zlokalizowanych w pobliżu skrzyżowania.*

*Budowa piętrowego parkingu kubaturowego na terenie parkingu leśnego naszym zdaniem negatywnie wpłynęłaby na krajobraz i zagospodarowanie.*

**Mieszkaniec 3** napisał: „W odniesieniu do zaproponowanych zmian ( przebudowa węzła Głębokie ), osobiście wybrałbym wariant 4 z uwagi na proponowane rondo oraz bardzo istotny prawoskręt z Wołczowa w ulicę W. Polskiego w kierunku miasta Szczecin. Można by również zaproponować rondo bez prawoskrętu ale umożliwić wcześniej skręt w niezależną drogę ( przez parking leśny ), która bezpośrednio, bezkolizyjnie  włączałaby się w Al. W.Polskiego.

***BPBK S.A.:*** *Proponowany przejazd w kierunku centrum realizowany przez parking jest nieprawidłowy ze względu na warunki techniczne dotyczące dróg – zbyt małe odległości pomiędzy skrzyżowaniami. Dodatkowo prowadzenie znacznego ruchu przez drogę manewrową parkingu byłoby zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (mieszanie się ruchu o różnej charakterystyce) i pieszych poruszających się po parkingu.*

**Mieszkaniec 4 napisał:** “Uważam że w tym miejscu koniecznie musi powstać rondo, lepszą wersją jest ta gdzie rondo bezpośrednio obejmuje krzyżówkę z Miodową, ale warto byłoby zbudować rondo które ma zewnętrzne pasy do bezkolizyjnego skrętu w pierwszą w prawo. Na początku komuś spoza miasta trudno jest się przestawić że na rondzie są linie ciągłe zabezpieczające przed zmianą pasa gdzie się chce - tzn. że przed wjazdem na rondo trzeba się ustawić na właściwym - prawym lub lewym pasie, ale takie rozwiązanie zabezpiecza przed

tzw. jazdą w kółko całego ronda po skrajnym zewnętrznym pasie , co w oczywisty sposób uniemożliwia wjazd na rondo kolejnym pojazdom i zmniejsza przepustowość ronda. Takie jeżdżenie w kółko po zewnętrznym pasie blokuje też często płynny zjazd z ronda.

Można to świetnie zauważyć na pl. Grunwaldzkim właściwie o każdej porze dnia, w porze szczytu komunikacyjnego - szczególnie. Blokują się właściwie wszystkie ulice wjazdowe i wyjazdowe. Niezależny pas do skrętu w pierwszą w prawo a także wydzielenie dwóch pasów na rondzie do jazdy prosto i w prawo i pasa tylko prosto pozwala na płynną samoregulację ruchu pojazdów. Sprawdzone osobiście podczas 2-tygodniowej wizyty w Zabrzu.

***BPBK S.A.:*** *Preferowany przez nas Wariant 4 został wykonany z dodatkowym pasem do skrętu w prawo na relacji ul. Kupczyka – Al. Wojska Polskiego. Nie ma potrzeby wykonywania dodatkowych pasów do skrętu w prawo na pozostałych wlotach ze względu na obciążenie skrzyżowania. Dodatkowe pasy wymagałyby znacznie większego zajęcia terenu, a ich wpływ na zwiększenie przepustowości byłby nieznaczny.*

**Mieszkaniec 5 napisał:** “Zdecydowanie wariant nr 4. Dodałbym jeszcze sporo miejsc, gdzie można bezpiecznie zostawić rower. Można będzie przyjechać na rowerze i dalej pojechać komunikacją miejską. Absolutnie nie wariant 3!

***BPBK S.A.:*** *Uwaga na temat miejsc do parkowania rowerów zostanie wzięta pod uwagę na etapie wykonywania projektu budowlanego.*

**Mieszkaniec 6 napisał:**  “Na pewno dobrym rozwiązaniem na pętli Głębokie jest rondo.

Dobrze byłoby jednak rondo zrobić dwupasmowe. Ale od początku…

Uważam, że przy okazji przebudowy skrzyżowania Spacerowa/ Arkońska/ Wojska Polskiego na rondo - tramwaj przesunąć (już od tego ronda) pod las Arkoński, by nie krzyżować drogi powtórnie przy ul. Jarzyńskiego. Oczywiście od tego ronda w kierunku ronda Głębokie puścić dla samochodów dwie dwupasmówki. Od Jarzyńskiego do hotelu Garnizonowego są dwupasmówki gotowe, więc prosi się, aby pociągnąć je aż do przyszłego ronda Głębokie.

Natomiast na Zegadłowicza dwupasmówki pociągnąć gdzieś do skrzyżowania z ul. Majową,

a dalej już jednopasmowe. Pozostałe ulice Miodowa i Kupczyka jako jednopasmowe”.

***BPBK S.A.:*** *Naszym zdaniem wykonanie ronda dwupasowego nie byłoby zasadne. Rondo dwupasowe wymagałoby większego zajęcia terenu (wloty i wyloty dwupasowe) niż turbinowe, a nie zwiększyłoby przepustowości skrzyżowania. Preferowany przez nas Wariant 4 to rondo turbinowe z dobranymi dodatkowymi pasami ruchu zgodnie z obciążeniem skrzyżowania. Pozostałe uwagi odnoszą się do układu drogowego nie ujętego w projekcie.*

**Mieszkaniec 7** opowiedział sie za rozwiązaniem skrzyżowania w formie ronda z wariantu 1, jeżeli chodzi o pętlę tramwajowo – autobusowa poparł wariant 2 ze względu na wspólne perony tramwajowo-autobusowe. Przedstawił również elementy, które powinny zostać zmodyfikowane. Mieszkaniec opowiedział sie za propozycją parkingu “leśnego” przedstawioną w wariancie pierwszym. Zwrócił uwagę, że warto byłoby też nieco zmodyfikować koncepcję parkingu (być może usunięcie kilku miejsc parkingowych) w celu zachowania drzew cennych przyrodniczo i pasa zieleni na zachodnim brzegu parkingu wyraził też oczekiwania dotyczące nasadzeń na terenie przebudowywanego węzła (ronda, placu przed kąpieliskiem). Dodatkowo zwrócono uwagę na zadaszenia peronów aby chronić pasażerów w trakcie przesiadek, zwrócono również uwagę aby zastosować zadaszenie nad parkingiem rowerowym.

Mieszkaniec 7 zapytał również o zasadność ukształtowania drogi rowerowej na wschodzie która biegnie od strony ul. Miodowej i ma ostre łuki, spytał czy jest możliwość jej wyprostowania, warto byłoby to zrobić – tak ostre kąty są bardzo niewygodne dla rowerzystów. Zaproponował również **budowę słupków na chodniku wzdłuż ul. Miodowej** (koło restauracji).

***BPBK S.A.:*** *Uwagi dotyczące zadaszeń peronów i parkingu rowerowego zostaną wzięte pod uwagę na etapie projektu budowlanego.*

*Ostre łuki na drodze rowerowej wynikają z jak najszybszego włączenia drogi dla rowerów do układu dróg leśnych. Uwaga zostanie wzięta pod uwagę na etapie projektu budowlanego.*

*Uwagi odnośnie zieleni i zagospodarowania terenu zostaną wzięte pod uwagę na etapie projektu budowlanego.*

**Mieszkaniec 8 napisał:**  “Popieram wariant czwarty z uwagą, że koniecznym jest przedłużenie drugiego pasa ul. Wojska Polskiego od koszar do planowanego ronda”.

***BPBK S.***A.: *Nie ma potrzeby przedłużania pasa do skrętu w prawo na ul. Kupczyka w Wariancie 4 – długość kolejki oczekujących pojazdów w godzinach szczytu nie przekracza 20m.*

**Mieszkaniec 9 napisał: “**Popieram wariant nr 4 . Sugeruję przedłużenie odcinka akumulacyjnego na ulicy Kupczyka do 100 metrów.

Szkoda , że projekt nie przewiduje przedłużenia ulicy 2 jezdniowej ulicy Wojska Polskiego od koszar do planowanego ronda . Rozwiązało by to problem komunikacyjny w tej części miasta w sposób docelowy”.

***BPBK S.A.:*** *Nie ma potrzeby przedłużania pasa do skrętu w prawo na ul. Kupczyka w Wariancie 4 – długość kolejki oczekujących pojazdów w godzinach szczytu nie przekracza 20m.Projekt nie obejmuje budowy jezdni Al. Wojska Polskiego w proponowanym zakresie.*

**Mieszkaniec 10 napisał:** “Popieram wariant 4. Sugeruje przedłużenie odcinka akumulacyjnego na ul. Kupczyka do 100 metrów. Szkoda, że projekt nie przewiduje przedłużenia ulicy dwujezdniowej do ul. Wojska Polskiego od koszar do planowanego ronda. Rozwiązało by to problem komunikacyjny w tej części miasta w sposób docelowy”.

***BPBK S.A.:*** *Nie ma potrzeby przedłużania pasa do skrętu w prawo na ul. Kupczyka – długość kolejki w godzinach szczytu nie przekracza 20m.*

**Mieszkaniec 11 odniósł** się do wariantów pętli tramwajowej z przystankami z punktu widzenia pasażera komunikacji miejskiej. Odniósł się również do rozwiązania wariantu 2 pętli, który względem odległości jest najlepszy, ponieważ przystanki są wspólne i znajdują się na odcinku pętli położonym bliżej ronda. Niestety, **wariant 2 posiada niepraktycznie zaprojektowaną ścieżkę dla pieszych**.

Mieszkaniec 11 dokonał analizy wszystkich rozwiązań projektowych pętli tramwajowo – autobusowej, zaproponował rozwiązania komunikacyjne dojścia do pętli oraz na terenie pętli, oraz dodał, że wg. jego obserwacji największy ruch pieszy odbywa się przejściem przez ul. Miodową.

Po porównaniu projektów wg kryterium wygody i bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej, mieszkaniec 11 zalecił**:**

* **przeprojektowanie wariantu 2,** aby wyprostować ścieżkę (podobnie do wariantów 3 i 4)
* jeśli to niemożliwe, **wybór wariantu 3 lub 4**
* **odrzucenie wariantu 1** z powodu nieracjonalnego rozmieszczenia przystanków

***BPBK S.A.:*** *Celem koncepcji było pokazanie różnych możliwości zagospodarowania pętli, przy zachowaniu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu w tym pieszych. Nie jest prawidłowe lokowanie kilku strumieni pieszych w obrębie pętli, po to tylko aby dojście z jednego przejścia dla pieszych było ułatwione. W każdym wariancie wykonano główny ciąg pieszy na pętli o jak najkrótszych trasach przesiadkowych przy założonych lokalizacjach peronów. W postulowanym przez Mieszkańca 11 rozwiązaniu w Wariancie 2 piesi przechodzący przez jezdnię Al. Wojska Polskiego mieliby znacząco dłuższą drogę dojścia do przystanków. Pętla będzie posiadała ogrodzenie na całej długości torowiska więc nie zachodzi niebezpieczeństwo przechodzenia w miejscach do tego nieprzeznaczonych.*

**Mieszkaniec 12 napisał:** „Głosuję na wariant nr 4 Czy jest możliwe wykonanie prawoskrętu z kierunku Wołczkowa do centrum Szczecina który będzie całkiem osobno względem ronda?? Zaczynałby się około 40 m przed rondem i mijał je łukiem i wchodził w aleję Wojska Polskiego. Czy przy takiej inwestycji nie warto było by przebudować 200 metrowy odcinek W. Polskiego od Kasyna do planowanego ronda w układzie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku? Można by to wykonać kosztem przebudowy ul.Kupczyka.

Czy gmina Dobra partycypuje w kosztach przebudowy ul Kupczyka??

Wydaje mi sie że znacznie poprawiło by to przepustowość tego skrzyżowania.

***BPBK S.A.:*** Proponowany osobny prawo skręt nie ma uzasadnienia, zajęcie terenu po stronie parkingu leśnego byłoby o wiele większe bez efektów komunikacyjnych i ze zmniejszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego (przecięcie pod niekorzystnym kątem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Al. Wojska Polskiego).

Projekt nie obejmuje budowy jezdni Al. Wojska Polskiego w proponowanym zakresie.

**Mieszkaniec 13 napisał:** “Opowiadam się za wariantem z rondem oraz wspólnymi przystankami autobusowo-tramwajowymi. Rondo, ponieważ takie rozwiązanie wykazuje się większą przepustowością oraz bezpieczeństwem. Wspólne przystanki pozwalają racjonalnej wykorzystać przestrzeń, a pasażer nie jest zmuszony do biegania po peronach. Jednocześnie wyrażam nadzieję, że architektura pętli oraz wiat będzie na przynajmniej dobrym poziomie (ufam, że wybrane rozwiązanie nie będzie prezentowało jarmarcznej architektury vide pętla na Basenie Górniczym). Dobrym pomysłem byłoby wykorzystanie modelu i kolorystyki wiat zastosowanych na węźle Brama Portowa”.

***BPBK S.A.:*** *Jako projektanci rekomendowaliśmy Wariant 2 pętli ze wspólnymi peronami. Odnośnie branży architektury: kolorystyka została dobrana zgodnie z kolorystyką projektu STETIN 2050 Floating Garden, odnośnie wiat uwaga zostanie rozpatrzona na etapie projektu budowlanego.*

**Mieszkaniec 14 napisał:** “konieczność bezpiecznego oddzielenia przestrzeni chodnika/drogi rowerowej od jezdni barierami. Wynika to z dużego ruchu min aut ciężarowych. Kilka wypadków wiązało się z wjechaniem w drzewa w pasie chodnika lub przy nim. Szczęśliwe nie ucierpiał żaden z pieszych uczestników ruchu. Nie mniej bariery, bloki dałby zwiększyłyby bezpieczeństwo.

***BPBK S.A.:*** *Nie ma konieczności stosowania barier na drodze klasy L (ul. Kupczyka), wystarczającym elementem bezpieczeństwa jest wystający krawężnik. Jednak ze względu na przewidywany duży ruch pieszych i rowerzystów zostanie to przeanalizowane powtórnie na etapie projektu budowlanego (PB).*

**Rada Osiedla Głębokie** dokonała analizy poszczególnych elementów wszystkich koncepcji projektowych i opowiedziała się za rozwiązaniem pętli tramwajowo – autobusowej w wariancie 3, skrzyżowanie w postaci ronda z wariantu 1 i 2, natomiast parking leśny z wariantu 1.

W swojej opinii zwrócono uwagę, że zdaniem Rady rozwiązanie pętli w wariancie 1 i 4 jest nieproporcjonalne do potrzeb rozbudowany, w wersji 2 cały ruch samochodowy obciąża ul Miodową a dworzec z peronami dominuje przy ul. Wojska Polskiego. Zasugerowano również zastosowanie na peronach wiat 10-15m i szer. 4m, wyposażonych w proste siedziska. Dodatkowo zasugerowano aby na pętli zastosować elektryczne tablice informacyjne.

W uwagach dot. skrzyżowania Rada Osiedla opowiada się za rozwiązaniem ronda (wariant 1 i 2), zaopiniowano negatywnie rozwiązania w postaci skrzyżowania skanalizowanego oraz ronda turbinowego ponieważ po analizie dokumentacji nie poprawi to sytuacji na skrzyżowaniu.

W rozwiązaniu parkingu „leśnego” postulowano o wydłużenie parkingów dwustronnych w kierunku ronda przy przesunięciu 6 miejsc dla osób dla niepełnosprawnych usytuowanych bezpośrednio przy rondzie wraz z dojazdami w celu zachowania istniejącego zadrzewienia bezpośrednio przy rondzie.

Zwrócono uwagę, że w wariantach 3 i 4 brak jest rozwiązania ścieżki rowerowej w kierunku Osowa.

Rada Osiedla zaproponowała, aby na terenie pętli zaprojektować skromny, parterowy budynek z przeznaczeniem na dyspozytornie i zaplecze socjalne dla kierowców oraz WC dla podróżnych, dodatkowo można tam zlokalizować kiosk lub mała kawiarenkę. Wniesiono również uwagę, aby wszystkie elementy małej architektury zaprojektowane były tak aby zachować ład przestrzenny. Zapytano również o możliwość poprowadzenia kabli lub przepustów na kable umożliwiające w przyszłości uzupełnienie węzła o sygnalizacje czasową dla pieszych. Rada Osiedla sprzeciwiła się również odprowadzeniu wód opadowych do Stawu Wędkarskiego oraz ze względu na połączenie stawu z jeziorem Głębokie zanieczyszczeniem obu tych zbiorników.

***BPBK S.A. :***

*Pętla*

*Warianty koncepcji zostały przygotowane na podstawie wytycznych dołączonych do dokumentacji przetargowej. Program pętli jest określony m.in. w piśmie ZDiTM IE.7024.6723.2016.SK. – obejmuje system informacji pasażerskiej, zadaszenia i inne elementy. Szczegółowe rozlokowanie zostanie określone na etapie PB.*

*Skrzyżowanie*

*Rekomendowaliśmy rozwiązanie skrzyżowania jak w Wariancie 4. Nie zgadzamy się z opinią Rady, iż rondo turbinowe nie poprawia przepustowości w stosunku do ronda jednopasowego. Załączone do koncepcji obliczenia wskazują na to, iż warunki ruchu dla ronda turbinowego są znacząco lepsze (PSR I i II) niż ronda jednopasowego (PSR II i III). Podobnie skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną również ma większą przepustowość niż rondo jednopasowe.*

*Ścieżki rowerowe*

*Warianty 3 i 4 zakładały jazdę rowerzystów po ul. Miodowej.*

*Parking*

*Naszym zdaniem prawidłowe jest pozostawienie miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych w pobliżu ronda, tak aby odległość do przejścia i pętli była możliwie jak najkrótsza. W projekcie przewidujemy nasadzenia drzew przy miejscach postojowych.*

*Architektura*

*Uwagi odnośnie architektury zostaną wzięte pod uwagę na etapie PB.*

*Mała architektura*

*Uwagi odnośnie architektury zostaną wzięte pod uwagę na etapie PB.*

*Oświetlenie*

*Naszym zdaniem wprowadzanie sygnalizacji wzbudzanej nie jest zasadne. Godziny szczytu komunikacyjnego nie będą pokrywały się z największym ruchem pieszych.*

*Kanalizacja deszczowa*

*Odprowadzenie wód opadowych do Stawu Wędkarskiego jest całkowicie bezpieczne dla środowiska. Na kanalizacji deszczowej zostaną zastosowane odpowiednie separatory i urządzenia podczyszczające, w tym cząstek ropopochodnych na wypadek awarii na drodze. Wody opadowe będą spełniały wszelkie normy i nie będą stanowić zagrożenia dla ryb w Stawie Wędkarskim.*

**Stowarzyszenie Rowerowy Szczecin** napisało: „ W wyniku oceny przedstawionych wariantów pozytywnie opiniujemy “wariant 1”. Rozwiązanie to najlepiej godzi interesy wszystkich użytkowników dróg.

Do najistotniejszych pozytywnych elementów projektu zaliczamy:

- odsunięcie dróg rowerowych od ronda

- ograniczenie wjazdu i zjazdu na rondo do jednego pasa - fundamentalnie poprawi to bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów

- poprowadzenie drogi dla rowerów po południowej stronie ul. Zegadłowicza, która to będzie komunikować Osiedle Głębokie z węzłem przesiadkowym

- wyprowadzenie drogi dla rowerów w kierunku ul. Miodowej

Kwestią do rozważenia jest lokalizacja stacji roweru miejskiego w obrębie węzła. Należy skonsultować z zarządcą systemy roweru publicznego czy planowana jest tam lokalizacja stacji roweru. Konieczne jest rozważenie sensowności lokowania tam pojedynczej stacji roweru publ

cznego”.

***BPBK S.A.:*** *Preferowaliśmy Wariant 4 skrzyżowania, rondo turbinowe. Naszym zdaniem rozwiązanie nie zmniejsza bezpieczeństwa ruchu rowerzystów i pieszych w stosunku do ronda jednopasowego (podobnie konieczna jest redukcja prędkości pojazdów przed skrzyżowaniem). Pozostałe uwagi są spełnione. Wyznaczenie lokalizacji stacji roweru miejskiego wykonano na podstawie warunków określonych na etapie przetargu przez Pełnomocnika ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej Prezydenta Miasta Szczecina – pismo PPM-S.7211.7.2016.TL (punkt 6).*

**Podsumowanie konsultacji społecznych:**

W trakcie dyskusji zgłoszono szereg zagadnień oraz wątpliwości o charakterze ogólnym i szczegółowym. Zespół projektowy BPBK S.A. udzielił odpowiedzi na wniesione w toku konsultacji uwagi. Duża część mieszkańców przesłała swoje preferencje dotyczące wyboru wariantu rozwiązania projektowego skrzyżowania, gdzie większość z osób opowiedziała się za rozwiązaniem projektowym przedstawionym w wariancie 4.

Na podstawie zgłoszonych przez Mieszkańców uwag, opinii uzyskanych od Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta, p. Tomasza Logi Pełnomocnika ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej, Architekta Miasta, Biura Planowania Przestrzennego Miasta, Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego, Tramwajów Szczecińskich oraz przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, uwzględniającej zapewnienie największej przepustowości na terenie skrzyżowania, bezpieczeństwa, uwzględniając koszt inwestycji, powiązanie z istniejącym układem drogowym oraz kolizję z istniejącą zabudową jako wariant najbardziej korzystny skrzyżowania wybrany został wariant 4.

Przy wyborze rozwiązania pętli tramwajowo – autobusowej biorąc w dużej mierze opinie i argumentację Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego oraz Tramwajów Szczecińskich dotyczącą zapewnienia płynności ruchu komunikacji miejskiej wybrano wariant 1. Wszyscy opiniujący zgodzili się co do wyboru parkingu „leśnego” w wariancie 1.

**Załączniki:**

1. Koncepcja wynikowa.
2. Opinie mieszkańców.