

Raport z konsultacji społecznych przeprowadzonych z mieszkańcami Miasta Szczecin w okresie od 10.06.2016 r. do 10.07.2016 r. w sprawie przedsięwzięcia Studium Techniczno-Ekonomiczne dla „Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VII – budowa ulicy od węzła Łękno do ul. 26 Kwietnia”:

Zamawiający:



Urząd Miasta Szczecin
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

Wykonawca:



Dromost sp. z o.o.
ul. Trójkpole 3b
61-693 Poznań

W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu "Obwodnica Śródmieścia Szczecina - etap VII - budowa ulicy od węzła Łękno do ul. 26 Kwietnia" 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 w specjalnej zakładce dotyczącej Obwodnicy Śródmieścia oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin. Materiał przedstawiony do konsultacji składał się z opisu rozwiązania projektowego oraz koncepcji przebiegu trasy obwodnicy przedstawionej w 3 wariantach.

Przebieg konsultacji społecznych:

Mieszkańcy Miasta Szczecin w okresie od 10.06.2016 r. do 10.07.2016 r. zgłaszali uwagi na piśmie za pomocą poczty elektronicznej na adres: wim@um.szczecin.pl. Zgłaszane uwagi zostały przekazane według kompetencji do zespołu projektowego firmy Dromost Sp. z o.o., która pełni rolę Wykonawcy Studium Techniczno-Ekonomicznego dla "Obwodnicy Śródmieścia Szczecina - etap VII - budowa ulicy od węzła Łękno do ul. 26 Kwietnia".

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

Mieszkaniec 1 zapytał czy w ramach tworzenia koncepcji projektowych podjęto analizę obniżenia ciągu drogowo-kolejowego poniżej obecnego poziomu gruntu i budowę kładki na wysokości ulic Lindego i Zaleskiego bez zmiany poziomu i tworzenia nieistniejących obecnie barier komunikacyjnych dla mieszkańców okolicznych zabudowań. Jest to szczególnie istotne ze względu na średnią wieku okolicznych mieszkańców oraz iż przejście to stanowi istotny pieszy ciąg komunikacyjny.

Dromost Sp. z o. o.: *Projektant po analizie uwarunkowań, ze względu na niweletę jezdnii i skrajnię pionową kolei rekomenduje zastosowanie podziemnego przejścia dla pieszych.*

Mieszkaniec 2 napisał „Przy zjazdach z obwodnicy przy każdym znaku A-7 lub B-20 co najmniej 2 lub 3 wloty lewoskrętu lub jazdy na wprost. W ww projekcie proponuje się tylko 1 co powodować będzie korki. Długość wlotów 100 m. W wypadku prawo skrętów 1 pas oczywiście wystarczy”.

Dromost Sp. z o. o.: *geometria drogi, w tym m.in. ilość pasów ruchu na wlotach wynika z analizy ruchowej i mikrosymulacji ruchu.*

Mieszkaniec 3 wniósł uwagi dotyczące utworzenia prawidłowego oznakowania poziomego kierunkowego na wszystkich ścieżkach rowerowych. Ponadto napisał:

- „Ulica Henryka Sienkiewicza pomimo ulicy spokojnego ruchu kontynuować ścieżkę rowerową łączącą odcinek z węzła Łękno do ul. Mickiewicza.
- Na wysokości proponowanej kładki dla pieszych przy przystanku kolejowym Szczecin Pogodno Stworzyć wzdłuż niej ścieżkę rowerową, która by prowadziła do bram nowego stadionu miejskiego z możliwością stworzenia tam parkingu rowerowego przewidzianego do realizacji w innym terminie.
- Warto by było zastanowić się nad poszerzeniem ścieżek rowerowych dwukierunkowych tak aby pas ruchu był minimum 1,5 m. Może to być wykorzystane np. na całej długości, szczególnie na ul. Twardowskiego kosztem chodnika. Wtedy odcinek by był znacznie szerszy, ułatwiał jazdę w obu kierunkach i był przyjazny również dla pieszych.
- Stworzenie prostszego odcinka zamiast dwóch łuków na ul. 26 kwietnia dla rowerzystów przy planowanym przystanku tramwajowym”.

Dromost Sp. z o. o. odpowiednio do wniesionych powyżej uwag informuję, że:

- *Na etapie opracowania koncepcji analizowano geometrię drogi. Oznakowanie poziome dróg rowerowych będzie przedmiotem dalszych prac projektowych.*
- *Na ul. Sienkiewicza zaproponowano wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu, tym samym umożliwiono dopuszczenie ruchu rowerowego po jezdnii.*
- *Ulica Twardowskiego objęta jest odrębnym opracowaniem: ruch rowerowy poprowadzono po jezdnii.*
- *Proponowane rozwiązania dot. infrastruktury rowerowej są weryfikowane przez Pełnomocnika ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej. Szerokość ścieżek rowerowych jest zgodna z przepisami.*
- *Uwzględniono uwagę: poprawiona została geometria drogi dla rowerów w pasie między jezdniami wzdłuż ul. 26 Kwietnia.*

Rada Osiedla Pogodno zwróciła uwagę, że wariant 3 powinien uwzględniać łącznice bezpośrednio łączące obwodnice z ulicą Twardowskiego. W projekcie VII etapu Obwodnicy powinien być uwzględniony wjazd i wyjazd z ulicy Mickiewicza i połączenie tej ulicy z obwodnicą. Na ulicy Mickiewicza jeździ w kierunku mostu Akademickiego dużo pojazdów.

Ze względu na porozumienie dot. budowy większego stadionu Pogoni może w okolicy mostu zapanować komunikacyjny chaos. Trzeba go unikać, dlatego ulica Mickiewicza musi być połączona wjazdem i wyjazdem z obwodnicą. Poza tym musi być zbudowana kładka łącząca stadion z obwodnicą i peronem. Rada Osiedla dodała także, że poparła budowę VI etapu obwodnicy i popiera również VII etap.

Dromost Sp. z o. o.: *W wariantcie 3 łącznica do ul. Twardowskiego nie jest możliwa do realizacji z powodu projektowanego węzła przy ul. Jagiellońskiej. Nie ma także możliwości połączenia ul. Mickiewicza z obwodnicą z powodu minimalnych odległości między skrzyżowaniami. Ponadto zaprojektowana została kładka dla pieszych łącząca stadion i przystanek kolejowy.*

Mieszkaniec 4 wniósł uwagi dotyczące wariantów koncepcji, które w przypadku wariantów 1 oraz 3 polegają na konieczności likwidacji przejazdu w ul. Lindego, projektując w tym miejscu tunel dla samochodów. Ponadto zaznaczył brak tras rowerowych w parku przylegającym do torów kolejowych pomiędzy Zaleskiego a stacją kolejową oraz poinformował, że ul. Twardowskiego została źle zaprojektowana ze względu na brak rampy na ul. Mickiewicza. W przypadku wariantu 2 zwrócono uwagę na brak łącznicy w stronę centrum na ul. 26 Kwietnia. Jednocześnie mieszkaniec wniósł uwagi zgodnie, z którymi połączenie ul. Jagiellońskiej z Mickiewicza jest możliwe. Wystarczy tylko zbudować połączenie z ul. Twardowskiego i zamienić ją na główną drogę wjazdową na obwodnicę.

Dromost Sp. z o. o.: *Nie ma możliwości wykonania tunelu drogowego pod torami kolejowymi z powodu konieczności zagłębienia niwelety ulicy poprzecznej, na co nie ma uwarunkowań terenowych. Zagospodarowanie ulicy Twardowskiego objęte jest odrębnym opracowaniem i dlatego ulica nie jest ujęta w żadnym z wariantów. W nawiązaniu do uwag wniesionych do wariantu 2 informujemy, że zostało zaprojektowane połączenie w stronę centrum na ul. 26 Kwietnia. Ze względu na zachowanie minimalnych odległości między węzłami nie ma możliwości wykonania dodatkowego skrzyżowania.*

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego poinformował, że dokonał analizy przedstawionych wariantów pod kątem planowanej realizacji Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego. Dokonana analiza wyłoniła wariant 3 jako najbardziej korzystny pod względem zapewnienia dogodnego wyjazdu z planowanej Stacji we wszystkich kierunkach miasta. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania przyszłej stacji WSPR Urząd Marszałkowski zaproponował przyjęcie następujących rozwiązań:

- Zapewnienie pasa włączenia (na prawoskręcie) z projektowanego wyjazdu przy istniejącym wiadukcie kolejowym.
- Zapewnienie lewoskrętu z projektowanego wyjazdu przy istniejącym wiadukcie kolejowym w kierunku centrum miasta – tylko dla karetek pogotowia.
- Przesunięcie jednego z projektowanych zjazdów z działki 5/3 w kierunku torów kolejowych (dla przyśpieszenia wyjazdu na ul. 26 Kwietnia).

Dromost Sp. z o. o.: *Ze względu na małą odległość od węzła i wydzielonego prawoskrętu nie wprowadzono dodatkowego pasa włączenia. Ponadto w nawiązaniu do propozycji w wariantcie 3 zapewniono możliwość skręcania w lewo w kierunku centrum miasta dla karetek pogotowia. Wprowadzono także dodatkowy zjazd na działkę 5/3 bliżej torów kolejowych.*

Podsumowanie konsultacji społecznych:

W trakcie dyskusji zgłoszono szereg zagadnień oraz wątpliwości o charakterze ogólnym i szczegółowym. Zespół projektowy Dromost Sp. z o. o. udzielił odpowiedzi na wniesione w toku konsultacji uwagi.

Na podstawie zgłoszonych przez Mieszkańców uwag, opinii uzyskanych od Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta i p. Tomasza Logi Pełnomocnika ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej oraz przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, uwzględniającej koszt inwestycji, powiązanie z istniejącym układem drogowym oraz kolizję z istniejącą zabudową jako wariant najbardziej korzystny wybrany został wariant 3 przebiegu Trasy Średnicowej – etap VII.

Załączniki:

1. Koncepcja wariant 3.