

Mienkaniec 1

2

From: [REDACTED]
Sent: Monday, December 12, 2016 10:49 AM
To: wim
Subject: konsultacje rondo Głębokie

Witam.

Mieszkam na Osowie. Jeżdżę więc samochodem ul. Chopina wreszcie wyremontowanej lub przez Głębokie.

Myślę, że konsultacje są zbyteczne. Przecież to oczywiste, że trzeba przebudować to skrzyżowanie. Wystarczy tam pojechać w godzinach szczytu i wszystko staje się oczywiste.

Myślę że najlepszym rozwiązaniem jest rondo. Dla przykładu znakomicie została rozwiązana sytuacja na ulicach Wernyhory, Mickiewicza, Żołnierska, Reduty Ordon.

Więc nowe skrzyżowanie ze światłami na Głębokim nic nie zmieni.

1
2

rmii Krajowej 1

-----Original Message-----

From: Mc
Sent: Tuesday, December 15, 2010 9:17 PM
To: wim
Subject: Węzeł przesiadkowy Głębokie - konsultacje

Dzień dobry,

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.

Z poważaniem

--

konsultacje społeczne

Wysłano: 15 grudnia 2016 14:13

Do: wim

Witam Państwa.

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. // 161117

z poważaniem

3. Mieszkańcy pomogą

From:

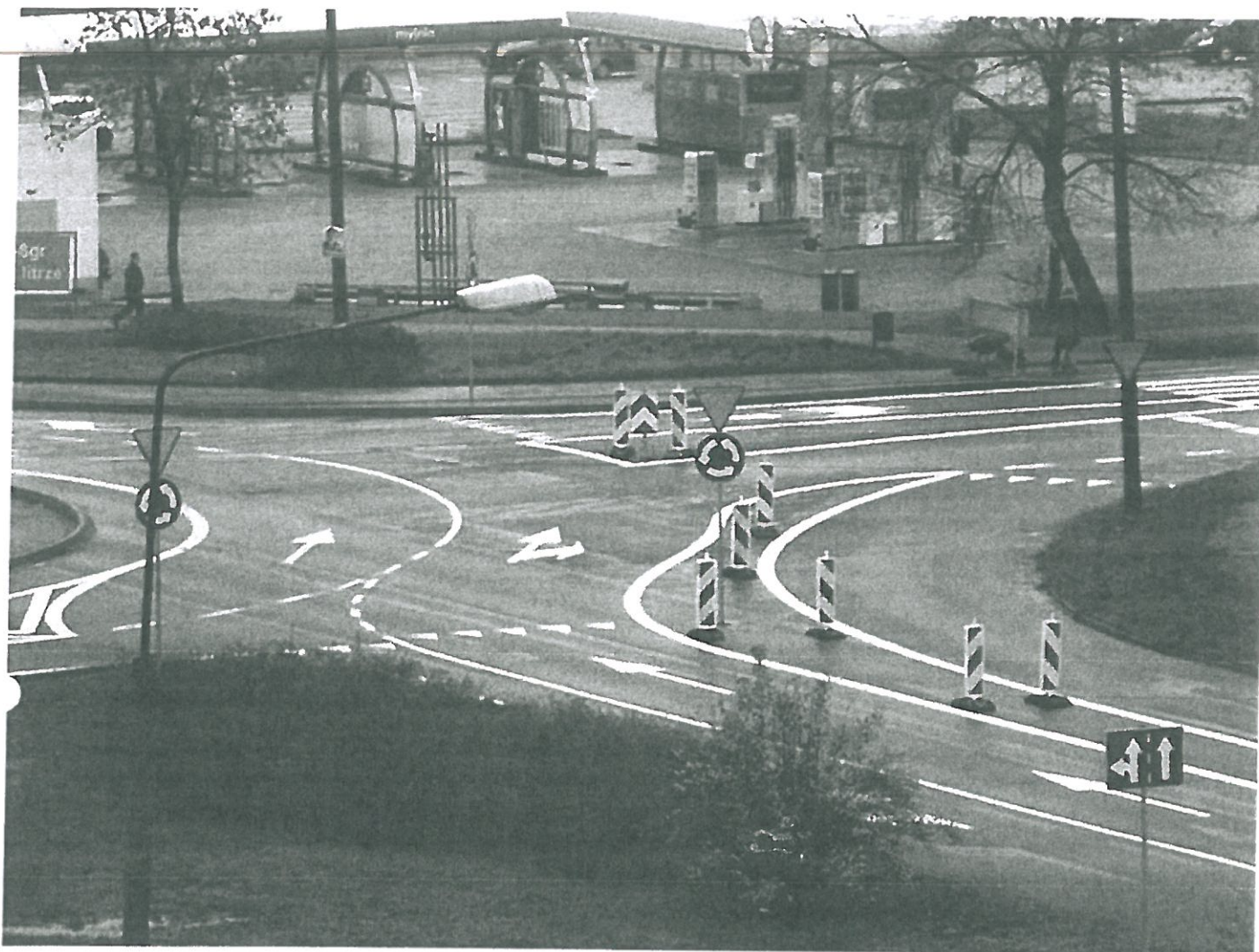
Sent: Thursday, December 15, 2016 7:42 AM

o: wim

Subject: Zachodniopomorskie: Pomysły na przebudowę pętli Głębokie. Mieszkańcy pomogą wybrać - Szczecin

<http://szczecin.onet.pl/zachodniopomorskie-pomysly-na-przebudowe-petli-glebokie-mieszkanicy-pomoga-wybrac/wv1e7tn>

uwazam ze w tym miejscu koniecznie musi powstac rondo, lepsza wersja jest ta gdzie rondo bezposrednio obejmuje krzyzowke z miodowa.
ale warto byloby zbudowac rondo ktore ma zewnetrzne pasy do bezkolizyjnego skretu w pierwsza w prawo.



tak jest zbudowanych wiele rond w zabrzu. wystarczy wpisać w wyszukiwarce post "rondo w zabrzu"

<http://www.dziennikzachodni.pl/artykul/3640362,nowe-rondo-w-zabrze-powstalo-na-alejach-korfantego-przy-kauflandzie-zdjecia,id,t.html>

na początku komuś spoza miasta trudno jest się przestawić że na rondzie są linie ciągle 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 Zabrze.

pozdrawiam
mieszkanca szczecina

Mieokawiec 5

10

EGO: WĘŻĘŁ

rajowej 1

From:
Sent: Monday, December 19, 2016 10:24 PM
To: wim
Subject: KONSULTACJE SPOŁECZNE DOTYCZĄCE ZADANIA BUDŻETOWEGO: WĘŻĘŁ PRZESIADKOWY GŁĘBOKIE

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!

Z poważaniem,

Mienkowiec 6

11

From:

Sent: Wednesday, December 21, 2016 12:41 PM

To: wim

Subject: Pętla/rondo Głębokie

Witam Państwa,

Sama pętla tramwajowa i przystanki mnie raczej nie interesują. Bardziej skrzyżowanie. 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.

Pozdrawiam

From: [redacted]
Sent: Monday, December 26, 2016 12:49 PM
To: wim
Subject: Węzeł przesiadkowy Głębokie - konsultacje społeczne

Dzień dobry.

Chciałbym wyrazić swoje zdanie dotyczące przebudowy węzła „Głębokie”. W moim odbiorze, wśród zaprezentowanych wariantów, najlepszym jest drugi. Jego największą zaletą są wspólne perony tramwajowo-autobusowe, umożliwiające szybką przesiadkę „drzwi w drzwi”. Ponadto zastosowanie „zwykłego” ronda w tym miejscu wydaje się optymalne – zarówno z punktu widzenia kierowców, jak i pieszych, czy rowerzystów. Uważam też, że trafionym pomysłem jest zlokalizowanie parkingu rowerowego i stacji roweru miejskiego przy samej drodze rowerowej.

Jednak jest kilka kwestii, które, moim zdaniem, powinny być w tej koncepcji zmodyfikowane. Należą do nich:

- **parking leśny:** lepszą opcją wydaje się propozycja ukazana w wariantie pierwszym – parking jest mniej „rozwleczone”, a więc i odległości pomiędzy miejscami postojowymi, a peronami komunikacji miejskiej są mniejsze. Myślę, że warto byłoby też nieco zmodyfikować tę koncepcję parkingu (być może usunięcie kilku miejsc parkingowych) w celu zachowania drzew cennych przyrodniczo i pasa zieleni na zachodnim brzegu parkingu;

- **droga rowerowa i chodnik wzdłuż Zegadłowicza:** rozwiązanie z wariantu pierwszego wydaje się tu optymalne – zastosowanie osobno chodnika dla pieszych i drogi rowerowej, zamiast ciągu pieszo-rowerowego;

16

Konsultacja

Wysłano: 3 stycznia 2017 16:26

Do: wim

Popieram wariant czwarty z uwaga, że koniecznym jest przedłużenie drugiego pasa ul. Wojska Polskiego od koszar do planowanego ronda.

URZĄD MIASTA SZCZECIN
Wydział Inwes
SEKRE
Dnia 04-01
Wpłynęło
L. dz. Rk

Województwo

konsultacje rondo przy jeziorze głębokim - wariant 4

Mieszkaniec 9

konsultacje rondo przy jeziorze głębokim - wariant 4

Wysłano: 4 stycznia 2017 20:52

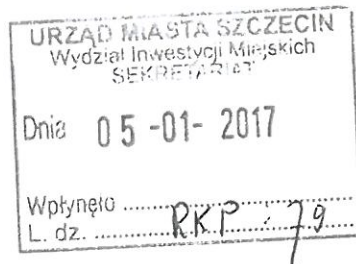
Do: wim

Witam,

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.

Pozdrawiam



Mieszkaniec 10

15

Krajowej 1

From

Sent: Wednesday, January 04, 2017 8:45 PM

To: wim

Subject: konsultacje rondo przy jeziorze głębokim - wariant 4`

Witam,

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.

Pozdrawiam

Szczecin, 2017.01.09

Urząd Miasta Szczecin
Wydział Inwestycji Miejskich
pl. Armii Krajowej 1,
70-456 Szczecin

W sprawie konsultacji społecznych zadania budżetowego *Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego/ul. Zegadłowicza/ul. Kupczyka/ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina*

Odniosę się do wariantów pętli tramwajowej z przystankami z punktu widzenia pasażera komunikacji miejskiej. Ścieżka dla pieszych od ronda do przystanków powinna być maksymalnie krótka i prosta. Pod względem odległości najlepszy jest wariant 2, ponieważ przystanki są wspólne i znajdują się na odcinku pętli położonym bliżej ronda. Niestety, **wariant 2 posiada niepraktycznie zaprojektowaną ścieżkę dla pieszych**, co uzasadniam poniżej.

Ścieżka z wieloma zakrętami jest odbierana przez pieszych jako utrudnienia i skłania do tworzenia skrótów nie przewidzianych przez projektantów. Efektem są

- niebezpieczne, nieoznakowane przejścia przez jezdnię i torowisko
- wydeptane trawniki

Zamiast stawiać ogrodzenia lepiej od razu zaprojektować optymalne przejście, co zapewni komfort i bezpieczeństwo korzystających.

Pasażerowie docierają do pętli trzema strumieniami

- przejściem dla pieszych przez ul. Miodową
- przejściem dla pieszych przez al. Wojska Polskiego
- ścieżką wzdłuż ul. Miodowej (obok restauracji Virga)

Kierunki ruchu pieszych przejściem przez ul. Miodową

- osiedle Głębokie
- kąpielisko Głębokie
- ścieżka spacerowa wokół Głębokiego
- wejście do kompleksu leśnego (Staw Wędkarski, Polana Sportowa)

Kierunki ruchu pieszych przejściem przez al. Wojska Polskiego

- parking
- kąpielisko Głębokie
- ścieżka spacerowa wokół Głębokiego

Kierunek ruchu pieszych ścieżką wzdłuż Miodowej

- wejście do kompleksu leśnego (w kierunku Goplany)

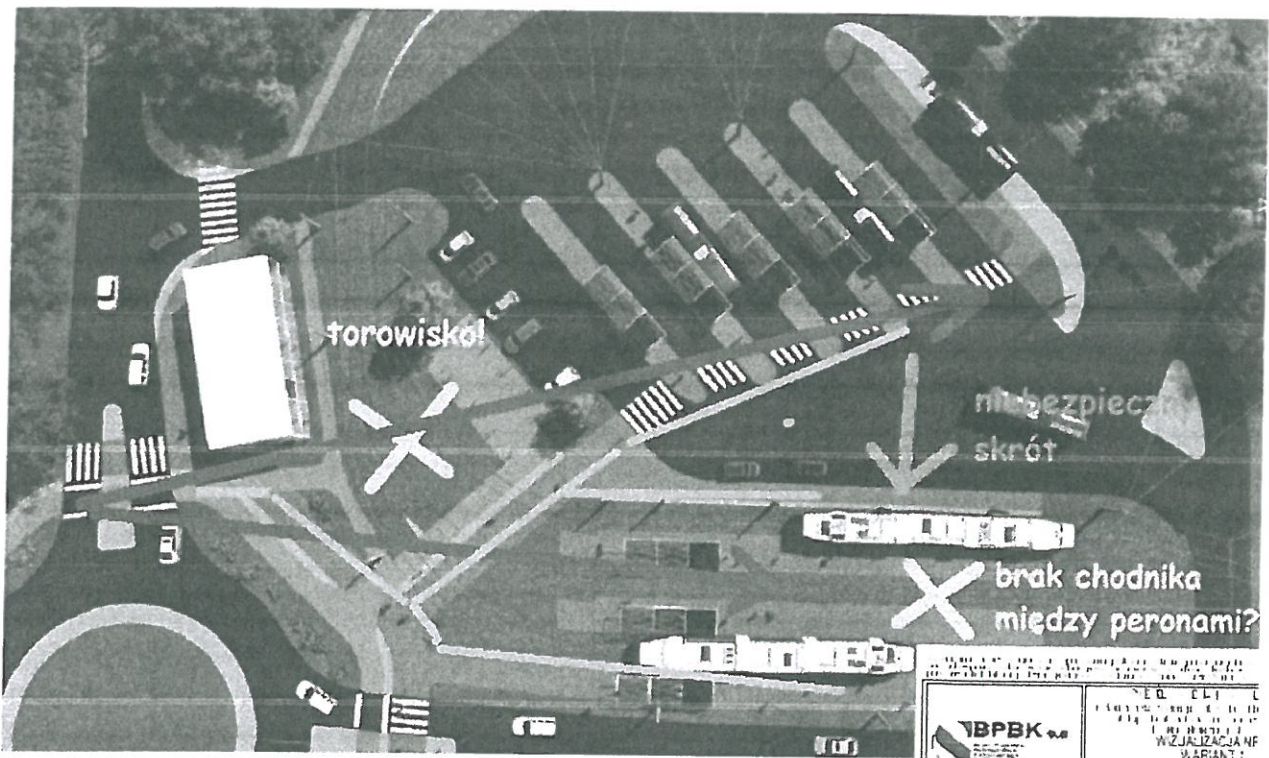
Ponieważ każdego tygodnia korzystam z węzła Głębokie, zauważam, że **największy ruch pieszych odbywa się przejściem przez ul. Miodową, więc dojście do przystanków tramwajowych autobusowych powinno być zoptymalizowane dla tej grupy pieszych.**

W mojej ocenie.

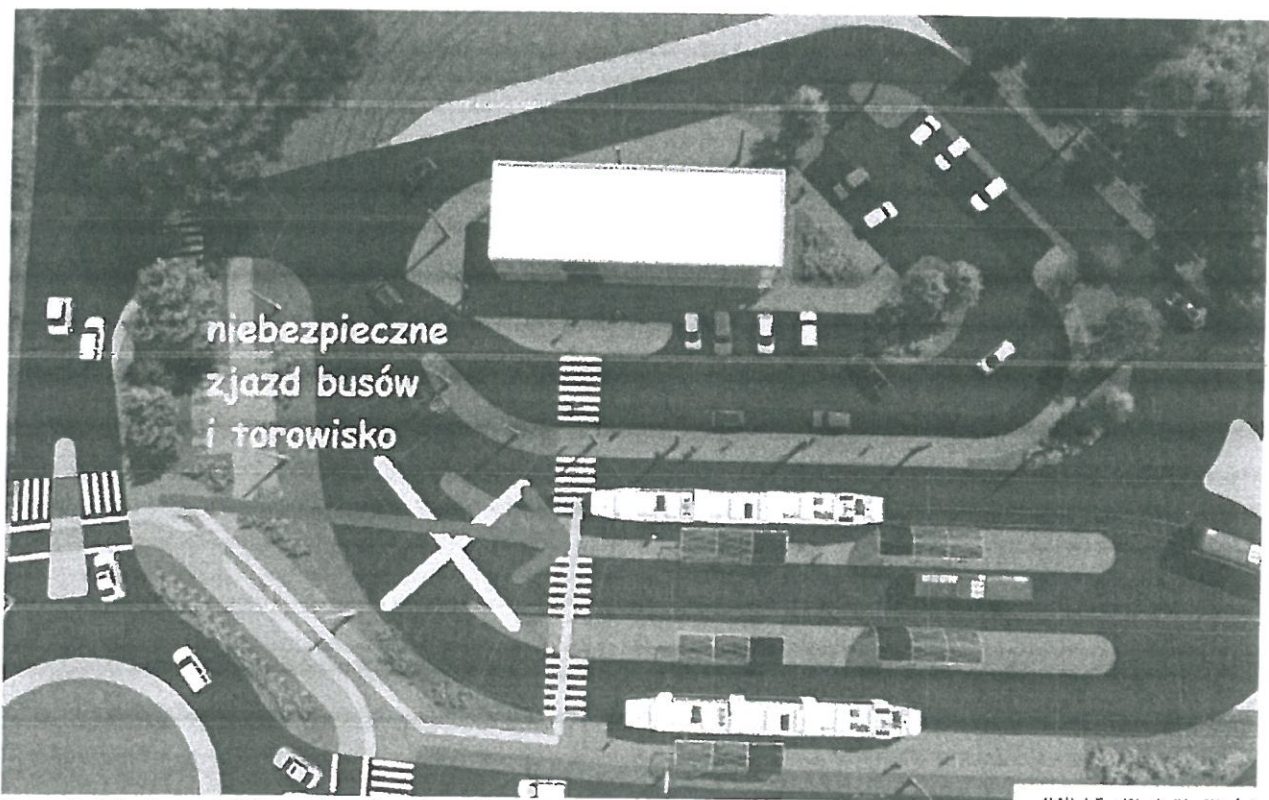
- Wariant 1 cechują: nieracjonalna ścieżka od przejścia przez Miodową do autobusów, nieracjonalne przejście od autobusów do tramwaju, nieracjonalne rozgałęzienie dojścia do tramwajów.
- Wariant 2 cechuje nieracjonalna ścieżka od przejścia przez Miodową do autobusów i tramwajów.
- Warianty 3 i 4 cechuje racjonalna ścieżka.

Poniżej zamieszczam ilustracje, na których

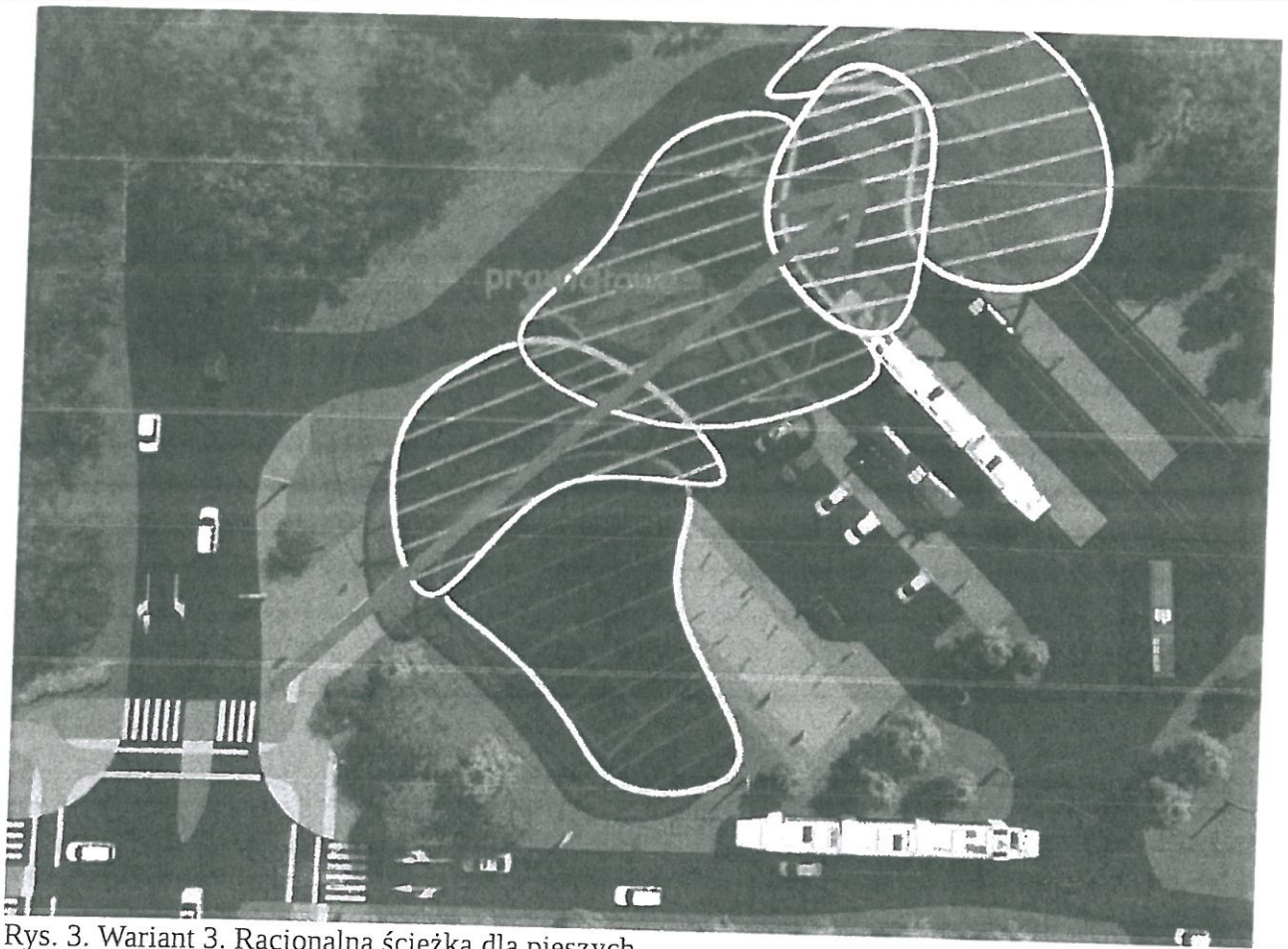
- kolorem jasnozielonym zaznaczono projektowany ruch pasażerów
- kolorem czerwonym zaznaczono optymalny ruch pasażerów
- kolorem pomarańczowym, dla wariantu 1 zaznaczono przejście do autobusów do tramwajów



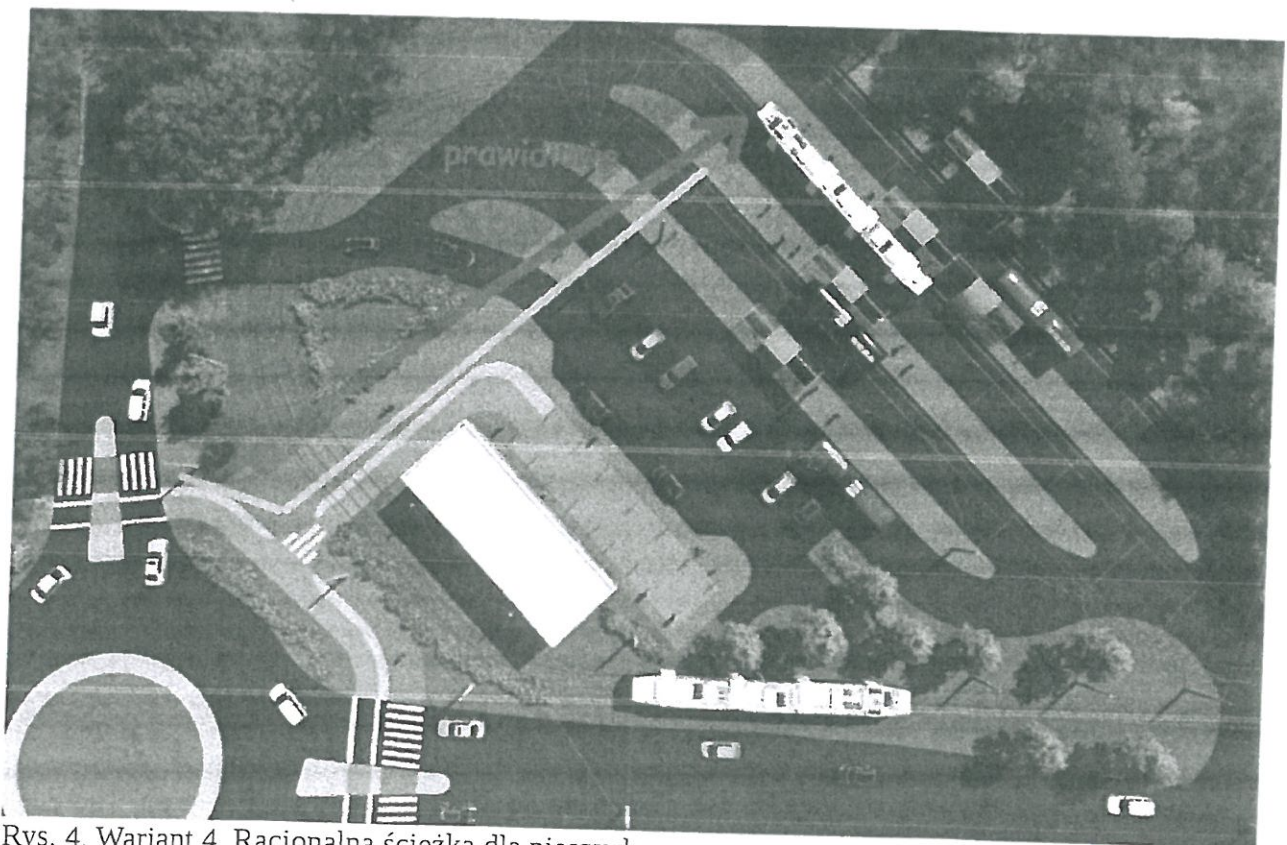
Rys. 1. Wariant 1. Nieracjonalna ścieżka od przejścia przez Miodową do autobusów. Nieracjonalne przejście od autobusów do tramwaju. Nieracjonalne rozgałęzienie dojścia do tramwajów.



Rys. 2. Wariant 2. Nieracjonalna ścieżka od przejścia przez Miodową do autobusów i tramwajów.



Rys. 3. Wariant 3. Racjonalna ścieżka dla pieszych.



Rys. 4. Wariant 4. Racjonalna ścieżka dla pieszych.

Po porównaniu projektów wg kryterium wygody i bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej, zalecam:

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

Ponadto w sprawie wyboru zjazdu i wyjazdu na pętlę zwracam uwagę, że

- Zjazd na pętlę autobusową od al. Wojska Polskiego jest nieefektywny, ponieważ przecina przeciwny pas najważniejszej ulicy skrzyżowania
- Ze względu na mniejsze natężenie ruchu dogodniejsza do zjazdu jest ul. Miodowa
- W przypadku wariantu z rondem porównanie wyjazdów z pętli jest następujące

Autobus	Wyjazd na ul. Miodową	Wyjazd na al. Wojska Polskiego
51	Omija rondo	Objężdża 1/4 ronda
103, 106	Objężdża 1/4 ronda	Objężdża 2/4 ronda
121	Objężdża 2/4 ronda	Objężdża 3/4 ronda

Czas przejazdu przez rondo ma wpływ na początkowe opóźnienie autobusu

- W przypadku wariantu ze skrzyżowaniem autobus #121 wyjeżdżając na al. Wojska Polskiego musi przejechać na pas skrętu w lewo (dalszy), co zakłóca ruch na pasie ze skrętem w prawo (bliższy pętli).

Proszę o uwzględnienie moich uwag przy realizacji projektu,

z poważaniem

Mieszkaniec 12

Temat: FW: wezeł Głębokie

Sent: Tuesday, January 10, 2017 8:45 PM

To: wim

Subject: wezeł Głębokie

Dzień dobry,

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 się że znacznie poprawiło by to przepustowość tego skrzyżowania.

Z poważaniem

1:22
dra
oieczne

From: _____
Sent: Wednesday, January 11, 2017 11:49 PM
To: wim
Subject: Konsultacje społeczne

Dobry wieczór,
chciałbym wziąć udział w konsultacjach społecznych dotyczących zadania budżetowego: „Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego/ul. Zegadłowicza/ul. Kupczyka/ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina”.
Opowiadam się za wariantem z rondem oraz wspólnymi przystankami autobusowo-tramwajowymi. Rondo, ponieważ takie rozwiązanie wykazuje się większą przepustowością oraz bezpieczeństwem. Wspólne przystanki pozwalają racjonalnie 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.

Łączę wyrazy szacunku,

08:22
indra
adkowy Głębokie

From:
Sent: Wednesday, January 11, 2017 9:19 PM
To: wim
Subject: Węzeł przesiadkowy Głębokie

Witam,

w nawiązaniu do pisma Rady Osiedla pragnę dołączyć uwagę:
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. Szczęśliwie nie ucierpiał żaden z pieszych uczestników ruchu. Nie mniej bariery, bloki dałby zwiększyłyby bezpieczeństwo.

Pogodna 49
71-376 Szczecin

Telefon: 91 4223150

E: mail: rada@osiedle-glebokie.szczecin.pl

Opinia Rady Osiedlowej Głębokie – Pilchowo

dotycząca zadania budżetowego „Węzeł przesiadkowy Głębokie – modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego/ul. Zegadłowicza/ul. Kupczyka/ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina”

- opracowana w ramach ogłoszonych w okresie od 12.12.2016 r. do 11.01.2017 r. przez UM

Węzeł przesiadkowy zwany potocznie Pętlą Głębokie stanowi ważny węzeł komunikacji miejskiej na północy miasta, w związku z rozwojem osiedli podmiejskim znacznie wzrósł ruch samochodów osobowych.

Skrzyżowanie ulic Wojska Polskiego/Kupczyka/Miodowa/Zegadłowicza stało się niewydolne dla porannego i popołudniowego ruchu.

Głębokie pełni w mieście ważną funkcję rekreacyjno-wypoczynkową i stanowi atrakcyjny turystycznie punkt miasta. Sama pętla stanowi polanę śródleśną, stąd rozchodzą się szlaki turystyczne na Wzgórza Warszawskie i na północ do Puszczy Wkrzańskiej. Bezpośrednio do polany przylega piękne jezioro Głębokie z naturalną plażą miejską.

Krzyżują się w tym miejscu główne szlaki rowerowe prowadzące w kierunku Polic, Osowa, Warszewa i wokół jez. Głębokie, a plac przed kąpieliskiem stanowi miejsce spotkań różnych grup aktywności fizycznej. Wzmożony ruch rowerowy w sezonie letnim nie powinien zostać pominięty w rozwiązaniu obiektów pomocniczych węzła przesiadkowego.

Planowana, niezwykle ważna dla mieszkańców, nie tylko Głębokiego, przebudowa nie powinna doprowadzić do zniszczenia walorów wyjątkowego pod względem krajobrazowym i funkcjonalnym, miejsca ważnego dla wszystkich szczecinian

Nie można tej przebudowy traktować tylko jako zwykłego rozwiązania komunikacyjnego, ale spojrzeć trochę szerzej i uwzględnić inne, nieformalne funkcje, jakie pełni nasza "pętla" na Głębokiem.

Po przeanalizowaniu opublikowanych 4 koncepcji modernizacji węzła przesiadkowego Głębokie jesteśmy zdania, że żadne z przedstawionych rozwiązań i nie spełnia kompleksowo oczekiwań użytkowników pod względem funkcjonalnym i ekonomicznym.

Natomiast każde z nich zawiera elementy rozwiązań, które naszym zdaniem powinny być uwzględnione w rozwiązaniu docelowym.

Wszystkie wersje obciążone są w mniejszym lub większym stopniu błędem nadmiernego rozbudowania dworca tramwajowo - autobusowego wraz przeskalowanym zapleczem.

Istniejące przystanki tramwajowe i autobusowe oraz pawilon, który niegdyś stanowił zaplecze dla pracowników, mieścił kasy oraz dawał możliwość schronienia pasażerów w zupełności wystarczają mimo upływu lat.

Zasadniczym problemem węzła jest mała przepustowość skrzyżowania ulic, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych. Na istniejącym dworcu autobusowo-tramwajowym nie ma problemów z dostępnością do pojazdów komunikacji miejskiej z powodu zbyt małych peronów, niewystarczająca ich ilość, mała poczekalnia nie bywa zatłoczona. Nie znamy oczekiwań ZDiTM i Tramwajów Miejskich w zakresie technicznej modernizacji dworca i nie wypowiadamy się w tej mierze.

Dworzec autobusowo-tramwajowy Głębokie – pętla końcowa obsługuje:
2 linie tramwajowe – 1 i 9, w godzinach szczytu kursują co 12 min
poza szczytami „1” dwa razy na godzinę, „9” cztery razy na godzinę;
4 linie autobusowe - 2,3 razy na godzinę w szczycie i 1-2 razy na godzinę poza szczytem.

Dworzec tramwajowo- autobusowy.

Zakładamy, że każda z proponowanych koncepcji uwzględni zalecenia Tramwajów Miejskich i ZDiTM.

Zdecydowanie opowiadamy się za rozwiązaniem dworca tramwajowo-autobusowego w wersji 3.

Mieści się w granicach działki pętli, perony są dyskretnie wycofane pod ścianę lasu i nie dominują na polanie. Dworzec w tej wersji nie jest nadmiernie rozbudowany i naszym zdaniem będzie wystarczający na potrzeby transportu miejskiego, jego zaletą jest mniejsza, w stosunku do pozostałych wersji nawierzchnia utwardzona.

Ilość pasażerów, biorąc pod uwagę demografię będzie spadała lub utrzyma się na zbliżonym poziomie, nawet jeżeli część pasażerów przesiądzie się na rowery.

W przeszłości większość mieszkańców osiedla korzystała na co dzień z komunikacji miejskiej. W okresie letnim prawie wszyscy odwiedzający kąpielisko oraz spacerowicze przyjeżdżali tramwajami (na parkingu stały pojedyncze samochody). Ilość pasażerów korzystających z węzła przesiadkowego była nieporównywalnie większa – a mimo to istniejąca infrastruktura była wystarczająca.

Budowanie dworca przesiadkowego podobnego do „Basenu Górniczego” nie ma uzasadnienia przy aktualnej ilości pasażerów.

Rozwiązanie dworca w wersji 1 i 4 jest nieproporcjonalnie do potrzeb rozbudowany, w wersji 2, cały ruch samochodowy obciąża ul. Miodową a dworzec z peronami dominuje przy ulicy Wojska Polskiego.

Perony naszym zdaniem należy każdy z osobna wyposażyć w pojedyncze wiaty długości ok. 10-15m i szerokości 4m, każda z nich wyposażona w proste siedziska pomieści ok. 30-40 osób i będzie wystarczające. Budowanie wiat na całej długości peronów nie ma uzasadnienia funkcjonalnego i będzie zbyt masywne w przestrzeni leśnej polany.

Zastosowane w zadaniach materiały fakturą i kolorystyka powinny uszanować otoczenie i nie epatować formą, celowa byłaby prostota i elegancja w stosowanej konstrukcji (lekkość i solidność).

Elektroniczne tablice informacyjne, system informowania o najbliższym odchodzącym/przychodzącym pojeździe, plan dworca, usytuowanie automatów biletowych itd. powinny stanowić przemyślaną, zintegrowaną całość tak aby uniknąć bałaganu przestrzennego.

Skrzyżowanie – modernizacja.

Problemem obecnego skrzyżowania jest zbyt mała przepustowość w godzinach porannego i popołudniowego szczytu. Proponowane rozwiązanie poprawy sytuacji sprowadza się

zasadniczo do jednej z wersji ronda, ponieważ przeanalizowane skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną nie poprawi sytuacji.

Opowiadamy się za rozwiązaniem ronda przedstawionego w wersjach 1 i 2.

Rozwiązanie ronda częściowo turbinowego – wersja 4, wg załączonych wyliczeń nie wpływa znacząco na przepustowość, ma natomiast negatywny wpływ na zagospodarowanie terenu zwiększając pas ruchu na rodzie przy mniejszym promieniu skrętu oraz nadmiernie zwiększając powierzchnię wlotu Wojska Polskiego na rondo – powodując dużą zmianę geometrii jezdni, (powiększając nawierzchnię utwardzoną) .

Ścieżki rowerowe.

Brak jest w wersjach 3 i 4 rozwiązania dla ścieżki rowerowej w kierunku Osowa. Jest możliwość przejazdu wzdłuż Stawu Wędkarskiego w kierunku wschodnim i po przekroczeniu ulicy Miodowej na wys. Białej Leśniczówki przejazd na ścieżkę równoległą do ulicy Miodowej, w kierunku Osowa lub w kierunku Lasku Arkońskiego.

Parking leśny.

Planowany parking leśny w wersjach 2 i 3 różni się tylko usytuowaniem wjazdu, bliżej ronda – w 2 lub dalej – w 3.

Rozwiązanie w wersji 1 zapewniające 160 miejsc parkingowych, mimo konieczności wycięcia powierzchni leśnej wydaje się być rozwiązaniem uwzględniającym zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla korzystających z wypoczynku w lesie i na plaży Głębokie. Ponad to zapewni w najbliższej przyszłości możliwość zaparkowania samochodem i skorzystania z komunikacji miejskiej lub roweru.

Postulujemy wydłużenie parkingów dwustronnych w kierunku ronda przy przesunięciu 6 miejsc dla osób niepełnosprawnych usytuowanych bezpośrednio przy rondzie wraz z dojazdami.

Propozycję wygospodarowania dodatkowych miejsc parkingowych przedstawiamy na załączonym szkicu. Powyższe pozwoli zachować istniejące zadrzewienie bezpośrednio przy rondzie. Zachowany fragment lasu nie pozwoli na otwarcie perspektywy widokowej na parking ze skrzyżowania i wyjścia z plaży miejskiej oraz stworzy możliwość utworzenia strefy buforowej pomiędzy rondem i parkingiem – możliwość ustawienia ławek, miejsce zatrzymania i oczekiwania dla pieszych, rowerzystów i spacerowiczów. Istniejącą zieleń wysoką należałoby uzupełnić w tym rejonie i uzupełnić o piękne leśne krzewy zapewniające kameralność osobom siedzącym na ławeczkach.

Konieczne wydaje się wyposażenie wjazdu od ul. Kupczyka w utrudnienia-spawalnicze zniechęcające do omijania ronda w kierunku śródmieścia.

Jesteśmy przeciwni budowania jakiegokolwiek formy ronda leśnego wokół miejsc biwakowania, grillowania itp. ponieważ takie usytuowanie miejsca rekreacji jest sprzeczne z celem wyjazdu do lasu. Równie dobrze można miejsce do biwakowania wyznaczyć na którymś rondzie miejskim.

Ponad to rozwiązanie spowoduje objeżdżanie ronda, zakłócając wypoczynek. Szacunku dla środowiska uczy konieczność wysiadania z samochodu na nieodległym parkingu i dojście pieszo na miejsce wypoczynku.

Architektura.

Rada Osiedlowa opowiada się zdecydowanie za zaprojektowaniem w obrębie węzła przesiadkowego skromnego, parterowego budynku z przeznaczeniem na dyspozytornię i zaplecze socjalne dla kierowców i dyspozytorów, toalety dla podróżnych, (w tym dla osób niepełnosprawnych) oraz mały punkt gastronomiczny dla pasażerów/rowerzystów.

Wzmożony ruch rowerowy w sezonie letnim nie powinien zostać pominięty w rozwiązaniu obiektów pomocniczych węzła przesiadkowego.

Obiekt kubaturowy powinien posiadać funkcję kiosku lub małej kawiarenki, gdzie można zakupić napoje, lody lub mieć możliwość zatrzymania się na chwilę, odpoczynku.

Zamykana poczekalnia nie ma większego uzasadnienia, sensowne jest zapewnienie niewielkiego miejsca osłoniętego i zadaszzonego, które jednocześnie może być miejscem na wypicie kawy, herbaty. Zadaszenia peronów spełnią z powodzeniem miejsca oczekiwania na transport. Dodatkowo można zaprojektować podgrzewanie siedzisk w okresie jesieni/zimy.

Propozycje zrealizowania obiektów o powierzchni użytkowej aż 480, 380 i 560m², które pełniłyby opisaną wyżej skromną funkcję zaplecza dla kierowców i podróżnych są nieuzasadnione, obecny parterowy pawilon z szerokimi podcieniami dla podróżnych ma powierzchnię ok. 170m² i nie jest w całości wykorzystywany.

Wprowadzanie większej gastronomii w **wersjach 2, 3, 4** budzi duże wątpliwości i nasz protest.

Próby uruchomienia małej gastronomii w istniejącym pawilonie skończyły się niepowodzeniem. W bezpośrednim sąsiedztwie węzła funkcjonuje od lat restauracja, która również latami walczyła o prawo do funkcjonowania w tym miejscu; próby utrzymania w tym samym czasie drugiej restauracji, na ul. Zegadłowicza skończyły się niepowodzeniem.

Nie ma żadnego uzasadnienia ekonomicznego i funkcjonalnego dla planowania bogatej usługi gastronomicznej, poczekalnia powinna być niewielka, kasy biletowe nie mają uzasadnienia ponieważ bilety sprzedaje się w pojazdach lub coraz powszechniej w automatach na peronach. W przeszłości, w pawilonie istniała kasa biletowa, ale została zlikwidowana z przyczyn ekonomicznych.

Usytuowanie budynku zaplecza dworca wzdłuż ul. Miodowej jest przez RO preferowane ponieważ każde sytuowanie, prostokątnego w rzucie, pawilonu na przekątnej skrzyżowania wprowadza nieład przestrzenny.

Być może warto byłoby poszukać nietypowej formy architektonicznej pawilonu, który usytuowany przy rondzie stałby się atrakcyjnym wyznacznikiem polany węzła przesiadkowego Głębokie.

Starannie zaprojektowany budynek należy wpisać w naturalny krajobraz tak aby stał się elementem kształtującym ład przestrzenny w rejonie polany i sąsiedniego budynku restauracji

W każdym innym wypadku należy naszym zdaniem uszanować organizację przestrzeni tworzoną przez ulice skrzyżowania czyli sytuować budynek równolegle do nich.

Mała architektura.

RO postuluje aby mała architektura: ławki, siedziska, kosze na śmieci, stojaki na rowery, stoły, oprawy oświetleniowe części rekreacyjnej i parkingu leśnego, wszelkie wygradzenia były dobrane przez jednego projektanta odpowiedzialnego za całość estetyki przestrzeni węzła przesiadkowego. Celem takiego działania jest uniknięcie bałaganu estetycznego.

Celowe byłoby usytuowanie w obrębie węzła miejsc na reklamy kulturalne oraz informacje UM dla mieszkańców.

Oświetlenie.

Zapytanie – czy jest możliwość i czy celowe byłoby poprowadzenia kabli lub przepustów na kable umożliwiających w przyszłości uzupełnienie węzła w sygnalizację czasową dla pieszych? Gdyby okazało się, że ruch pieszo-rowerowy blokuje ruch na rondzie w okresie wiosenno/letnim.

Kanalizacja deszczowa.

Rada Osiedlowa sprzeciwia się odprowadzeniu wód opadowych do Stawu Wędkarskiego. Wpuszczanie wód opadowych z chemią drogową, której nie ma możliwości zneutralizować do jeziora skończy się z zamarciem życia w Stawie i zanieczyszczeniem Głębokiego wraz kąpieliskiem, (istnieje bezpośrednie połączenie tych dwóch zbiorników wodnych).

Węzeł przesiadkowy objęty jest II pośrednią strefą ochronną wód podziemnych – ujęcie wody w Pilchowie, zapis w Rozporz. Nr 5/2004 Dyrektora Reg. Zarządu Gospod. Wodnej w Szczecinie z dn. 28 października 2004r w §3.1 lit.1) dopuszcza wprowadzenie oczyszczonych wód opadowych do wód i ziemi ale negatywne skutki wprowadzania wody z projektowanych nawierzchni drogowych do stojącego zbiornika – Stawu Wędkarskiego są naszym zdaniem nieporównywalnie gorsze od odprowadzenia wód opadowych do Osówki i dalej do Odry.

Proponowane rozwiązanie w **wariantcie II** – zgromadzenie wód opadowych w zbiorniku retencyjnym przy ul. Kupczyka a następnie przepompowanie do Osówki jest mniej obciążającym dla środowiska a szczególnie dla Stawu Wędkarskiego i jez. Głębokie.

Podsumowanie.

Rada Osiedla Głębokie – Pilchowo rekomenduje rozwiązanie, które połączy

1. projekt rozwiązania skrzyżowania w postaci ronda z **wersji 1 i 2** z projektem dworca tramwajowo-autobusowego z **wersji 3**
2. Projekt parkingu leśnego z wersji 1 po wprowadzeniu proponowanych zmian
3. Budowę parterowego, niedużego pawilonu na potrzeby węzła przesiadkowego i ruchu turystycznego w rejonie „pętli”.

Nasza opinia i zastrzeżenia wynikają z wieloletnich obserwacji stanu komunikacji miejskiej na Głębokim, oczekiwań mieszkańców i kierowców zarazem oraz uwag zgłaszanych przez pieszych i rowerzystów. Chcielibyśmy aby przekazane sugestie pomogły uzyskać możliwie dobre funkcjonalnie rozwiązania aby było oszczędne i co bardzo ważne estetyczne. Estetyka miejsca narzucona jest przez wyjątkowe usytuowanie modernizowanego węzła przesiadkowego w otoczeniu pięknego lasu sosnowego.

zebrała uwagi i opracowała na potrzeby
z upoważnienia Rady Osiedla Głębokie-Pilchowo

Iwona Trzaska

PARKING LEŚNY

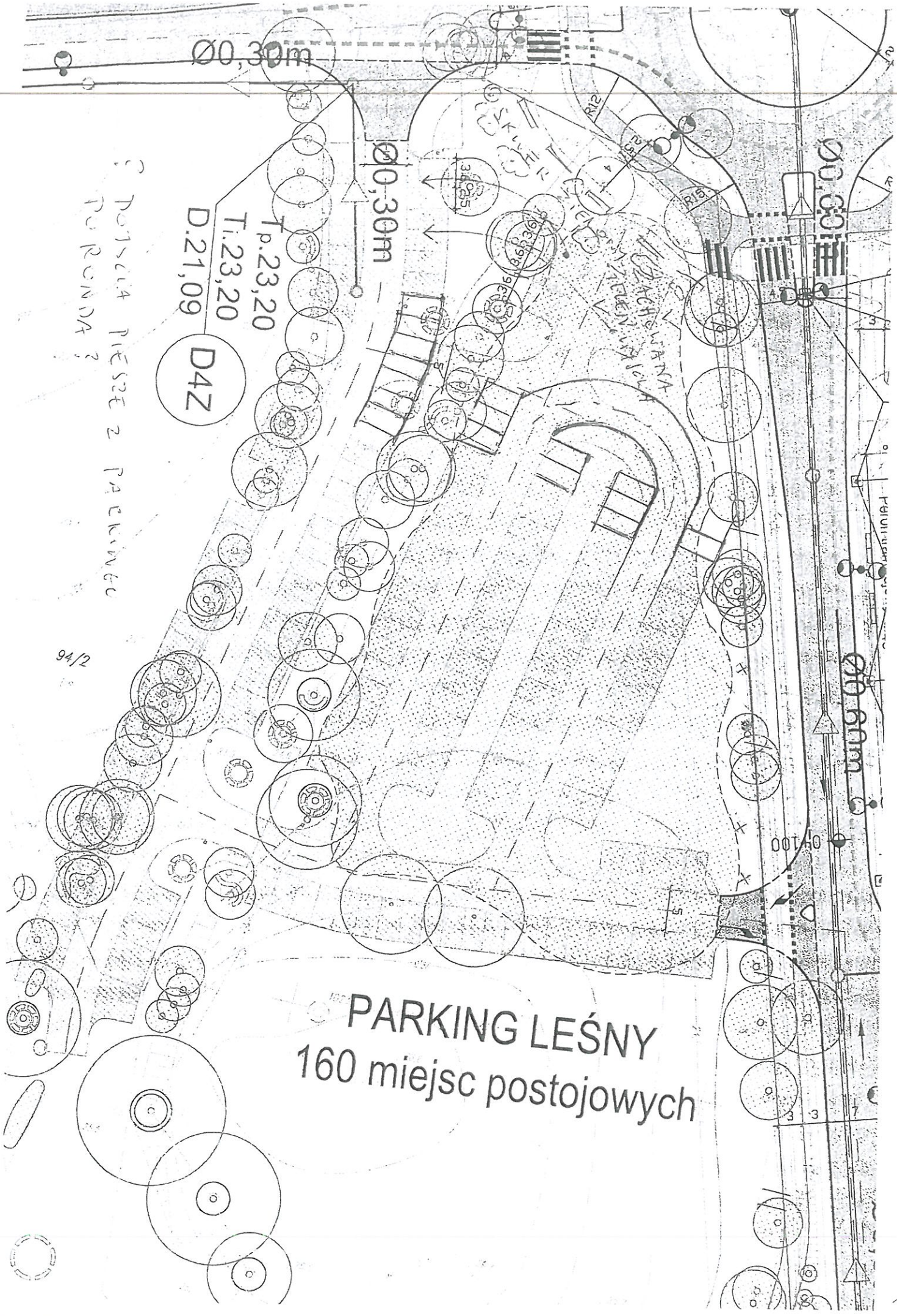
160 miejsc postojowych

Tp. 23,20
Ti. 23,20

D. 21,09
D4Z

Dojście piesze z parkingu
Porówna?

94/2



Szczecin, 11.01.2016



Opinia na temat koncepcji Węzła przesiadkowego Głębokie

W opinii stowarzyszenia Rowerowy Szczecin z przedstawionych wariantów rozwiązania węzła za celowe wydaje się rozwiązanie skrzyżowania za pomocą ronda.

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 systemu roweru publicznego czy planowana jest tam lokalizacja stacji roweru. Konieczne jest rozważenie sensowności lokowania tam pojedynczej stacji roweru publicznego.

Z wyrazami szacunku

Zarząd Stowarzyszenia

Stowarzyszenie Rowerowy Szczecin ul. Koński Kierat 14/15 70-563 Szczecin

www.rowerowy.szczecin.pl biuro@rowerowy.szczecin.pl

rmii Krajowej 1

Sent: Wednesday, January 04, 2017 2:59 PM

To: wim

Subject: Konsultacje społeczne WĘZĘŁ PRZESIADKOWY GŁĘBOKIE

związku z trwającymi konsultacjami dot. inwestycji pn. WĘZĘŁ PRZESIADKOWY GŁĘBOKIE zgłaszam poniższą opinię:

- jako osoba aktywnie korzystająca z obecnej infrastruktury w rejonie skrzyżowania ul. Kupczyka/Wojska Polskiego/Zegadłowicza zdecydowanie popieram rozwiązanie zaproponowane w wariancie nr 4. W szczególności zwracam uwagę na trafnie zaprojektowany prawoskręt z ul. Kupczyka w stronę centrum miasta. W praktyce rozładowałyby to korki od strony gminy Dobra (nawet obecnie, w momencie porannej awarii świateł, udało się całkowicie rozładować poranne korki na ul. Kupczyka).

Z poważaniem

Armii Krajowej 1

Sent: Monday, January 02, 2017 1:16 PM
To: wim
Subject: konsultacje społeczne ws. Jeziora Głębokie

Dzień Dobry,

chciałabym wyrazić swoją radość z powodu przymiarek do przebudowy pętli przy Jeziorze Głębokim. Uważam, że rondo w tym miejscu jest niezbędne do uwolnienia ruchu samochodowego. Coraz większa liczba osób mieszkających z gminie Dobra, a pracująca w Szczecinie powoduje, że miejsce to jest zakorkowane praktycznie bez przerwy, dlatego też chciałabym aby moja opinia została wzięta pod uwagę w toczących się konsultacjach społecznych dotyczących węzła przesiadkowego Głębokie.

Z wyrazami szacunku,

Mienhaniec 17

Propozycja Planu Przebudowy na Głębokim

Przebieg Planu Przebudowy na Głębokim

Wysłano: 13 grudnia 2016 13:07

Do: wim

Witam,

Mi przypadł do gustu slajd nr 10 ze względu na dobrze przemyślane rondo z wyjazdem bezkolizyjnym od strony Wołczkowa. Petla też ma optymalne rozwiązanie.

UR
W
Dnia
Wpłyn
L. dz.

Mieszawec 18

4

From: [REDACTED]
Sent: Wednesday, December 14, 2016 5:29 PM
To: wim
Subject: Węzeł Głębokie

Popieram wariant nr 4 rondo z dodatkowym zjazdem od Wołczkowa

Poczta systemu Windows

Mienkaniec 13

9

From: [REDACTED]

Sent: Friday, December 16, 2016 10:27 AM

To: wim

Subject: węzeł przesiadkowy Głębokie- projekt nr 4

Projekt nr 4 pozwoli najlepiej rozwiązać problemy komunikacyjne w tym rejonie.

Pozdrawiam

Mieszaniec 20

3:52
andra
rondo przy jeziorze Głębokim - popieram wariant 4

From: [REDACTED]
Sent: Monday, January 09, 2017 11:46 AM
To: wim
Subject: konsultacje rondo przy jeziorze Głębokim - popieram wariant 4

armii Krajowej 1

ent: Friday, December 09, 2016 2:03 PM

To: wim

Subject: konsultacje społeczne dot. przebudowy pętli głębokie

Dzień Dobry,

jestem zachwycona informacją, że w końcu skrzyżowanie przy jeziorze Głębokim przejdzie gruntowne zmiany. Od lat powtarzałam jak mantrę: "Dlaczego tu nie wybudują ronda?" i w końcu moje modły zostały wysłuchane. Jedyne słuszne wyjście, by udroźnić ruch w tym miejscu jest rondo, gdyż kierowcy chcący skręcić w lewo jadąc od strony miasta al. Wojska Polskiego tamują ruch na cały czas trwania zielonego światła, co w konsekwencji powoduje w ciągu kilku minut niewyobrażalny korek. Bardzo się cieszę z planowanych zmian. Super.

Z wyrazami szacunku,