

Lp.	Akceptacja budowy skrzyżowania bezkolizyjnego wraz z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Jagiellońskiej w Szczecinie	Ewentualne uwagi	Stanowisko Miasta
1	TAK	1. Zaproponowana wersja wiaduktu (wizualizacja) jest zbyt obszerna: wprawdzie trzeba pomyśleć o przyszłościowej obwodnicy śródmiejskiej, ale dobrze by było włączyć ją do projektu już teraz. Jeśli ta nowa ulica by działała – można by przy zwiększeniu terenu zielonego i posadzeniu nowych drzew ją zaakceptować. Jednak nie ma tej ulicy i – znając tempo planowania w Szczecinie – jeszcze długo nie będzie, więc wiadukt powinien być jak najmniej ingerujący w środowisko. 2. Zaproponowana wersja wiaduktu zakłóca konieczny spokój wokół szpitala MSWiA na Jagiellońskiej. Pod jego oknami z dwóch stron przynajmniej odbywałby się głośny ruch samochodowy (znając szczecińskich kierowców, tempo ich jazdy na wiadukcie znacznie przekraczałoby dozwolone prędkości. A znając szczecińską policję – nikt by się tym nie przejmował).	Ad.1 Forma wiaduktu wynika bezpośrednio z konieczności spełnienia warunków kolejowych i drogowych oraz wpisania się w istniejące ukształtowanie terenu wraz z uwzględnieniem planowanych inwestycji tak, aby nie zachodziła konieczność ingerencji w konstrukcję wiaduktu na późniejszym etapie i generowania większych kosztów. Ad.2 Planowany wiadukt upłyni ruch na ul. Jagiellońskiej i Witkiewicza eliminując korki, które powstają w skutek konieczności zamykania przejazdu na czas przejazdu składów pociągów. Wykonana zostanie nowa, równa nawierzchnia, która powinna wpłynąć na polepszenie się komfortu akustycznego.
2	TAK	Możliwie jak najszybciej	-
3	TAK	1. Przewidują niewydolność łącznika pomiędzy ul. Witkiewicza i ul. Twardowskiego. Powinny powstać pasy wjazdowe (rozpędowe) na prawoskrętach. Łącznik powinien być dłuższy co zwiększy jego pojemność „buforową” 2. Przewiduję niewydolność chodników na wiadukcie po każdym meczu na pobliskim stadionie piłkarskim 3. Skrzyżowanie nie jest BEZKOLIZYJNE jak w tytule konsultacji. Jest bezkolizyjne tylko dla przyszłej (aby zrealizowanej) obwodnicy. Na pozostałych ulicach będzie ciągły zator.	Ad. 1 Zaprojektowano rozwiązanie optymalne dla panujących warunków. Ad. 2 Na obiekcie dostępne będą dwa ciągi piesze o łącznej szerokości 7,5m. Ad. 3 Sformułowanie skrzyżowanie bezkolizyjne dotyczy przecięcia z linią kolejową.

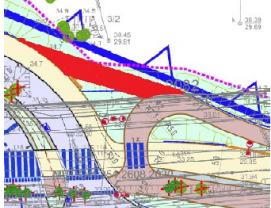
4	TAK	1. Podstawową wadą projektu wiaduktu (biorąc pod uwagę ruch rowerowy) jest brak zaplanowanych rozwiązań dla ruchu rowerowego wzdłuż dróg, które łączą się z wiaduktem. Najpierw należy zaplanować ruch rowerowy wzdłuż ulicy Witkiewicza, Jagiellońskiej i Twardowskiego i dopiero pod te rozwiązania należy projektować wiadukt. Zaproponowana lokalizacja infrastruktury rowerowej jest zupełnie przypadkowa lub dowiązuje się do rozwiązań tymczasowych, nie prowadzących do istotnych celów podróży. Zaproponowane rozwiązania są niezgodne z wzorcami i standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-42-1, szczególnie z punktem 6. Zaproponowane rozwiązania nie spełniają wymagań: bezpieczeństwa, spójności, bezpośredniości, wygody i atrakcyjności.	Ad.1 Zaplanowana infrastruktura rowerowa łączy się z istniejącą infrastrukturą w sąsiadującym obszarze i wynika z zapisów planu zagospodarowania przestrzennego.
5	NIE	1. Należy rozważyć budowę tunelu pod torami, obwodnica śródmiejska prawdopodobnie nigdy nie dotrze do tego miejsca, gdyż miasta na nią nie stać, a budowa przez parki i zabytkową dzielnicę willową nie uzyska dofinansowania. Wysoka i długa estakada będzie generować wysoki hałas w szpitalu oraz parku. 2. Na działce 3/2, Obręb Pogodno 82 (byłe kąpielisko „Pogoni”) znajduje się zimowisko nietoperzy, w tym Nocka Dużego (Myotis Myotis), który jest chroniony w ramach sieci Natura 2000. Proszę o konsultacje z RDOŚ, Zachodniopomorskie Towarzystwo Chiroprerologiczne „Mopek” lub bezpośrednio ze szczecińskimi chiropterologami w celu uzupełnienia szczegółowych informacji. (prof. Magdalena Dzięgielewska, mgr inż. Karolina Ignaszak, mgr inż. Marcin Dziubak) Wlot do zimowiska można znaleźć na geoportalu w postaci okręgu z czarnym „X” 3. Obecne wiadukty i przepusty obwodnicy śródmiejskiej są miejscami aktów wandalizmu oraz zaśmiecania, proszę o uwzględnienie środków zapobiegawczych jak monitoring, powierzchnie „antygraffiti”	Ad.1 Biorąc pod uwagę ukształtowanie terenu oraz zabudowę istniejącą nie ma technicznych możliwości wykonania tunelu pod torami kolejowymi. Ad.2 Dla planowanej inwestycji na kolejnych etapach będzie konieczne uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która uwzględniac będzie wpływ na środowisko planowanej budowy wiaduktu oraz zobowiązania jakie będą z niej wynikać. Ad.3 W koncepcji projektowej przewidziano wykonanie na powierzchniach betonowych powłoki „antygraffiti”.
6	TAK	1. Budowanie tego wiaduktu bez uwzględnienia przyszłej wewnętrznej obwodnicy (tj. przedłużenie ul. Majdańskiego) byłoby marnotrawieniem pieniędzy podatników i marnowanie potencjału inwestycji.	Przyjęto do wiadomości.
7	TAK	Brak.	-

8	TAK	1. Rozważyłbym możliwość poprowadzenia ulicy Twardowskiego w miejscu zarezerwowanym pod budowę przyszłej obwodnicy centrum. Może na planach jest ona poprowadzona bokiem nie bez powodu jednak jeżeli była by opcja zmiany to na pewno zmniejszyło by to koszty samego wiaduktu. 2. Niezależnie od tego jakie zmiany w projekcie nastąpią to kwestią kluczową jest pozostawienie miejsca pod budowę przyszłej obwodnicy centrum. Bez tego budowa wiaduktu jest bez sensu bo zabija to ten pomysł.	Ad.1 Z uwagi na pozostawienie rezerwy pod przyszłą obwodnicę śródmiejską koniecznym jest zaprojektowanie układu drogowego w formie przedstawionej w koncepcji. Ad.2 Projekt zakłada pozostawienie rezerwy pod przyszłą obwodnicę śródmiejską.
9	NIE	1. Projekt jest niezgodny z aktualnymi trendami urbanistycznymi w centrach miast. Budowa dużych, bezkolizyjnych skrzyżowań i estakad w gęstej zabudowie miejskiej jest rozwiązaniem przestarzałym – współczesne miasta odchodzą od wynoszenia ruchu samochodowego „na powierzchnię” i tworzenia wielkich węzłów drogowych w sąsiedztwie osiedli. Aktualne standardy preferują prowadzenie ruchu pod ziemią lub ograniczanie ruchu tranzytowego, aby minimalizować wpływ na otoczenie i jakość życia mieszkańców. 2. Inwestycja zwiększa hałas, emisję spalin i uciążliwości w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Wiadukt i rozbudowane skrzyżowanie wprowadzają intensyfikację ruchu samochodowego nad poziomem gruntu, co prowadzi do zwiększonego hałasu, pogorszenia jakości powietrza i obniżenia komfortu życia okolicznych mieszkańców. Takie obiekty w centrach miast tworzą bariery urbanistyczne i negatywnie wpływają na przestrzeń publiczną. 3. Planowana skala układu drogowego jest nieproporcjonalna do charakteru miejsca i przyszłych potrzeb miasta. Projekt zakłada stworzenie szerokich jezdni, licznych pasów ruchu, rozbudowanych łączników oraz dużego obiektu inżynierskiego, co prowadzi do dominacji infrastruktury samochodowej. Współczesne planowanie miejskie dąży do zmniejszania przepustowości dla ruchu aut w centrach, a nie do jej zwiększania. Inwestycja utrwala model transportowy, który jest sprzeczny z kierunkiem	Ad.1 Planowany wiadukt musi uwzględniać warunki wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz planowanych inwestycji Gminy Miasto Szczecin, a także brać pod uwagę uwarunkowania terenowe oraz wymogi wynikające z warunków technicznych. Ad.2 Planowany wiadukt upłyni ruch na ul. Jagiellońskiej i Witkiewicza eliminując korki, które powstają wskutek konieczności zamykania przejazdu na czas przejazdu składów pociągów. Wykonana zostanie nowa, równa nawierzchnia, która powinna wpłynąć na polepszenie się komfortu akustycznego. Ad.3 Odpowiedź zawarta w Ad.1
10	TAK	Brak uwag	-
11	TAK	Brak uwag	-

12	NIE	1. Odpowiedź: NIE Uwagi: 2. 6 W praktykach stosowanych w miastach parkingi przy stacjach kolejowych są projektowane jako ciągłe, liniowe systemy Park&Ride, prowadzące pieszych w naturalny sposób od parkingu do wejścia na perony. W tym projekcie nie zaplanowano takiej osi ruchu ani logicznego „ciągu pieszego”, co znacząco obniża funkcjonalność. 3. 14. Brak integracji z przyszłą stacją kolejową skutkuje ryzykiem konieczności kosztownych przebudów w przyszłości, ponieważ obecny układ nie przewiduje naturalnego przedłużenia parkingów i ciągów pieszych w kierunku wejścia na stację. Jest to klasyczny przykład generowania „kosztów odroczonej”.	Ad.1 Przyjęto do wiadomości.. Ad.2 Koncepcja projektowa nie obejmuje budowy stacji kolejowej. W pobliżu wiaduktu zaprojektowano miejsca parkingowe. Ad.3 Koncepcja projektowa nie obejmuje budowy stacji kolejowej. W pobliżu wiaduktu zaprojektowano miejsca parkingowe.
13	TAK	Brak uwag	-
14	TAK	Brak uwag	-
15	TAK	Zdecydowanie.	-
16	NIE	1. Wiadukt jest potrzebny ale w proponowanym kształcie jest przeskalowany i zbyt inwazyjny w stosunku do otoczenia.	Ad.1 Planowany wiadukt musi uwzględniać warunki wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz planowanych inwestycji Gminy Miasto Szczecin, a także brać pod uwagę uwarunkowania terenowe oraz wymogi wynikające z warunków technicznych.
17	NIE	1. Jestem przeciwny powstaniu skrzyżowania bezkolizyjnego w ciągu ulic Jagiellońska-Witkiewicza. Inwestycja ta nie ma uzasadnienia w tej skali. Obwodnica śródmiejska, która miałaby przebiegać pod tym wiaduktem nigdy w tej postaci nie powstanie. 2. Jesteśmy właśnie w trakcie wyburzania dwóch estakad przy Trasie Zamkowej. Czyli inwestycji drogowej wymyślonej w latach 70-tych ubiegłego wieku a realizowanych przez 18 lat. Obwodnica śródmiejska jest podobnie megalomańskim pomysłem, który będziemy w przyszłości wyburzać. 3. Samo powstanie wiaduktu w tej skali spowoduje bezpowrotne zniszczenie bezpośredniej okolicy szpitala przy ul. Jagiellońskiej. Dostępne wizualizacje pokazuje, że estakada będzie przebiegać przy szpitalnych oknach na wysokości drugiego piętra. 4. Wnoszę o przygotowanie projektu, który będzie odpowiadał aktualnym, faktycznym potrzebom komunikacyjnym w tym miejscu. Z uwzględnieniem potrzeb pieszych oraz rowerzystów oraz poszanowaniem dla okolicy.	Ad.1 Planowany wiadukt ma powstać, aby zlikwidować przejazd kolejowy, który obecnie generuje duże korki w chwili jego zamknięcia na czas przejazdu składów pociągów z uwzględnieniem przebiegu obwodnicy. Ad.2 Długość obiektu wynika z ukształtowania terenu i konieczności zachowania wszystkich relacji, a nie bezpośrednio z konieczności zapewnienia rezerwy pod obwodnicę śródmiejską. Ad.3 Forma wiaduktu wynika bezpośrednio z konieczności spełnienia warunków kolejowych i drogowych oraz wpisania się w istniejące ukształtowanie terenu. Ad.4 Zaprezentowana koncepcja projektowa uwzględnia potrzeby pieszych, rowerzystów oraz pojazdów z uwzględnieniem istniejących warunków terenowych oraz konieczności spełnienia warunków technicznych.

18	NIE	1. W projekcie priorytet zdobywają jedynie samochody. Jest to niezgodne z przyjętą Strategią Rozwoju Miasta, Standardami Projektowymi i Wykonawczymi Systemu Rowerowego Miasta Szczecin, oraz kierunkami rozwoju które zyskują dofinansowanie zewnętrzne (unijne). Jednocześnie zarówno ul. Mickiewicza oraz ul. 26 Kwietnia, oba w promieniu mniejszym niż kilometr, zapewniają wysoką przepustowość oraz są istniejącymi samochodocentrycznymi ulicami zniechęcającymi ruch pieszego i rowerowego. 2. Brak jest dobrej prowizji dla pieszych (odseparowanie od ruchu rowerowego, przejścia dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowań bez konieczności pokonywania schodów). Brak jest dobrej prowizji dla ruchu rowerowego (brak odseparowania od ruchu pieszego i ulicznego, brak sepracji od ruchu samochodowego w relacji ul. Twardowskiego (południe) – Jagiellońska (do miasta) etc. Brak jest jakiegokolwiek prowizji dla transportu publicznego. 3. Jako minimum, ruch rowerowy powinien zostać poprowadzony pasami rowerowymi na jezdni lub drogami rowerowymi odseparowanymi co najmniej krawężnikami od chodników. Jako minimum, przejścia dla pieszych powinny znaleźć się na każdej relacji skrzyżowań. Powinno także rozważyć się dogodne połączenie ulicy Jagiellońskiej i Witkiewicza z przystankiem SKM Pogodno, tak by zminimalizować odległość od krawędzi peronu do osiedli. 4. Projekt jest także przeskalowany, i przez to, niegospodarny. Ruch samochodowy może swobodnie korzystać z ulicy 26 Kwietnia oraz Mickiewicza. Rezerwa na obwodnicę (samochodocentrycznej wizji ubiegłego wieku, która nie ma zaplanowanego finansowania, i nie będzie realizowana przez wiele dekad) jest zbędna i prowadzi do niegospodarności; windy, które służą przepustowości dla aut, są również zbędne. 5. Wnioskuje o zmianę charakteru projektu na zgodny z przyjętymi obietnicami priorytetu dla ruchu pieszego, rowerowego, i transportu publicznego. Wiadukt powinien nie mieć przejazdu dla samochodów osobowych (które mają świetne alternatywy), a w zamian mieć przekrój 1/2-1. Pas dla ruchu samochodowego powinien służyć jedynie pojazdom uprzywilejowanym oraz autobusom, przez co linie 74 oraz 86, wykonujące łącznie do 16 kursów na godzinę, będą atrakcyjniejsze(szybszy i niezmienny się czas przejazdu), wraz z pasami rowerowymi, oraz szerokimi chodnikami.	Ad.1 W koncepcji projektowej uwzględniono potrzeby wszystkich użytkowników pasa drogowego. Ad.2 Na obiektach mostowych zastosowanie ciągów pieszo-rowerowych jest typowym rozwiązaniem projektowym. We wszystkich możliwych miejscach zapewniono przejścia dla pieszych. Ad.3 Zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym w miejscu możliwym do wykonania ścieżki i chodniki wykonano jako ciągi odseparowane. Budowa stacji SKM Pogodno jest poza zakresem danej inwestycji. Ad.4 Planowany wiadukt musi uwzględniać warunki wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz planowanych inwestycji Gminy Miasto Szczecin, a także brać pod uwagę uwarunkowania terenowe oraz wymogi wynikające z warunków technicznych. Ad.5 Planowany wiadukt i układ drogowy musi odzwierciedlać panujące warunki, tak aby nie doszło do pogorszenia skomunikowania i wykluczenia obszarów przyległych.
----	-----	--	--

19	NIE	1. Jestem przeciwny budowie bezkolizyjnego skrzyżowania na styku ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza. Skala tej inwestycji jest nieuzasadniona. Obwodnica śródmiejska, która miałaby przebiegać pod planowanym wiaduktem, nigdy w takiej formie nie powstanie. 2. Obecnie trwa rozbiórka dwóch estakad przy Trasie Zamkowej – projektu z lat 70., realizowanego przez 18 lat. Obwodnica śródmiejska to podobny, przeskalowany pomysł, który w przyszłości również będziemy likwidować. 3. Budowa wiaduktu w proponowanych rozmiarach oznacza trwałe zniszczenie otoczenia szpitala przy ul. Jagiellońskiej. Wizualizacje pokazują, że estakada będzie przebiegać tuż przy oknach szpitala, na wysokości drugiego piętra.	Ad.1 Planowany wiadukt ma powstać, aby zlikwidować przejazd kolejowy, który obecnie generuje duże korki w chwili jego zamknięcia na czas przejazdu składów pociągów, z uwzględnieniem przebiegu obwodnicy. Ad.2 Długość obiektu wynika z ukształtowania terenu i konieczności zachowania wszystkich relacji, a nie bezpośrednio z konieczności zapewnienia rezerwy pod obwodnicę śródmiejską. Ad.3 Forma wiaduktu wynika bezpośrednio z konieczności spełnienia warunków kolejowych i drogowych oraz wpisanie się w istniejące ukształtowanie terenu.
20	NIE	1. Jestem przeciwny budowie bezkolizyjnego skrzyżowania na styku ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza. Skala tej inwestycji jest nieuzasadniona. Obwodnica śródmiejska, która miałaby przebiegać pod planowanym wiaduktem, nigdy w takiej formie nie powstanie.	Ad.1 Planowany wiadukt ma powstać, aby zlikwidować przejazd kolejowy, który obecnie generuje duże korki w chwili jego zamknięcia na czas przejazdu składów pociągów, z uwzględnieniem przebiegu obwodnicy.
21	NIE	1. Urbanistycznie stworzy „betonowego potwora” w układzie zabudowy śródmiejskiej 2. Koszty prawdopodobnie zupełnie nieadekwatne do potencjalnych korzyści. Takie nakłady mogłyby znacząco poprawić jakość komunikacji w centrum i śródmieściu poprzez rozbudowę infrastruktury transportu publicznego wraz z rozbudową i poprawieniem spójności dróg rowerowych. 3. Standardy europejskie dążą do uspokojenia/zwolnienia ruchu w centrum miasta, a ta inwestycja spowoduje wręcz przeciwny skutek.	Ad.1 Forma wiaduktu wynika bezpośrednio z konieczności spełnienia warunków kolejowych i drogowych oraz wpisanie się w istniejące ukształtowanie terenu. Ad.2 Budowa wiaduktu usprawni przejazd komunikacji miejskiej, która nie będzie narażona na korki z uwagi na zamykanie się rogatek na czas przejazdu składów pociągów. Ad.3 Planowana inwestycja pozwoli na wyeliminowanie korków powstających podczas zamykania się rogatek na czas przejazdu składów pociągów.

22	TAK	1. Na przystanku „Jagiellońska Szpital” w kierunku centrum miasta brakuje wiaty autobusowej. Jest to szczególnie istotne ze względu na bliskie sąsiedztwo szpitala, oddalonego o około 25 metrów. Komfort pacjentów, zwłaszcza osób starszych oraz o ograniczonej mobilności, powinien być dla miasta priorytetem. W związku z powyższym wnioskuję o wyznaczenie miejsca i montaż wiaty autobusowej na tym przystanku. W związku z powyższym wnoszę o wyznaczenie miejsca i montaż wiaty autobusowej na tym przystanku. Można to osiągnąć poprzez zmianę organizacji parkowania – zastąpienie miejsc postojowych prostokątnych parkowaniem równoległym, co pozwoli na wydzielenie przestrzeni niezbędnej do ustawienia wiaty autobusowej. 2. Windy – czy są rzeczywiście niezbędne? Analizując otoczenie oraz zaproponowany plan sytuacyjny, realizacja wind w tym miejscu nie wydaje się inwestycją konieczną. Układ terenu oraz dostępna infrastruktura pozwalają na korzystanie z obiektu bez potrzeby stosowania tego rozwiązania. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę dotychczasowe doświadczenia miasta w zakresie utrzymania wind. Przykładem może być winda przy ul. Hangarowej, która przez około cztery lata pozostawała nieczynna. Rodzi to uzasadnione obawy co do późniejszej eksploatacji, kosztów serwisowania oraz długotrwałej sprawności technicznej tego typu infrastruktury. Rezygnacja z realizacji wind pozwoliłaby również na istotne oszczędności finansowe, zarówno na etapie inwestycyjnym, jak i w późniejszym okresie eksploatacji. Dodatkowo, ze względu na lokalizację inwestycji na uboczu oraz w pobliżu stadionu miejskiego, istnieje wysokie ryzyko dewastacji. W tej sytuacji zastosowanie schodów w zupełności wystarcza do zapewnienia sprawnej i bezpiecznej komunikacji pieszej. 3. Proszę o połączenie DDR z chodnikiem prowadzącym na koronę stadionu zgodnie z załączonym rysunkiem, na którym brakujący odcinek został zaznaczony kolorem czerwonym. Ponadto niepotrzebny jest wąski pas trawnika (około 20 cm), widoczny w prawym dolnym Rogu załączonego zdjęcia, oddzielający DDR od chodnika. Takie rozwiązanie nie będzie estetyczne 	Ad.1 Uwaga zostanie uwzględniona do rozważenia na dalszym etapie prac projektowych. Ad.2 Uwaga zostanie uwzględniona do rozważenia na dalszym etapie prac projektowych. Ad.3 Uwaga zostanie uwzględniona do rozważenia na dalszym etapie prac projektowych.
----	-----	---	--

23	NIE	1. Pomysł wyjątkowo nietrafiony, który dodatkowo zwiększy ruch w ciągu ulic Jagiellońskiej i Witkiewicza. Obie ulice są nieprzystosowane do tej ilości ruchu, jaka obecnie się na nich odbywa i zwiększanie tego ruchu poprzez wiadukt uważam za złe rozwiązanie. 2. Inwestycja poskutkuje kolejną wycinką dużej ilości drzew w okolicy planowanej inwestycji.	Ad.1 Proponowane rozwiązanie wpłynie na upłynnienie ruchu w ciągu ul. Jagiellońskiej i Witkiewicza z uwagi na wyeliminowanie utrudnienia w postaci przejazdu kolejowego, który obecnie generuje konieczność postoju pojazdów na czas przejazdu składów pociągów. Ad.2 W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę tylko drzew kolidujących. W ramach prac przewidziane są również nasadzenia kompensacyjne.
24	NIE	1. Się nie zgadzam na te warunki które są w opiece projektu budowy, trzeba ten przejazd zlikwidować, ale nie takim kosztem . Nie kosztem parku, gdzie jest ich coraz mniej, nie tyle pasów drogowych. Szczecin nie jest aż tak dużym miastem.	Ad.1 Przedstawiona inwestycja w swoich założeniach nie przewiduje likwidacji parku.

25	NIE	1. Jestem przeciwny powstaniu skrzyżowania bezkolizyjnego w ciągu ulic Jagiellońska-Witkiewicza w kształcie przedstawionym do konsultacji. Jest zdecydowanie przeskalowane, z estakadą na wysokości 2go piętra szpitala MSWiA przy Jagiellońskiej. Powstanie wiaduktu w tej skali spowoduje bezpowrotne zniszczenie bezpośredniej okolicy szpitala. Mieszkam w tym rejonie Pogodna, jeżdżę autem bardzo często przez ten przejazd czy przejeżdżam Twardowskiego przez Witkiewicza i mam świadomość, że czasem trzeba poczekać, a pociągi SKM mogą zwiększyć liczbę sytuacji "trzeba poczekać". Jednak w moim odczuciu zrobienie dobrze kierowcom, będzie ze stratą dla tej okolicy i prawdopodobnie i tak zakorkuje ulicę Witkiewicza do wysokości Poniatowskiego, bo jest tam po jednym pasie ruchu. 2. Wygląda na to, że proponowana inwestycja ma związek z planowanym ciągiem dalszym obwodnicy śródmiejskiej, która miałaby przebiegać pod tym wiaduktem i która pewnie długo nie zostanie zrealizowana, z powodu braku środków na tak ogromną inwestycję. Pewnie na budowę autostrady w tej części miasta i na zniszczenie parku Brixia i parku biegnącego do szpitala, nie pozyskamy środków z UE. I myślę, że można założyć, że ta inwestycja obwodnicy nigdy w tej postaci nie powstanie. Dlatego propozycja estakady jest kosztownym pomysłem. Paradoksalnie trwa wyburzanie dwóch estakad przy Trasie Zamkowej. Czyli inwestycji drogowej wymyślonej w latach 70-tych ubiegłego wieku. Obwodnica śródmiejska jest podobnie megalomańskim pomysłem, który, jeśli jednak powstanie na odcinku od Łękna do 26-go kwietnia, to będziemy ją w przyszłości wyburzać. 3. Wnoszę o przygotowanie projektu, który będzie odpowiadał aktualnym, faktycznym potrzebom komunikacyjnym w tym miejscu. Z uwzględnieniem potrzeb pieszych oraz rowerzystów oraz poszanowaniem dla okolicy, a także stworzenia przestrzeni z miejscami postojowymi, bo to co się dzieje na chodniku wzdłuż płotu szpitala, w kierunku przejazdu kolejowego, pokazuje jak bardzo ich brakuje. Teraz kierowcy tak parkują, że chodnik został w zasadzie na stałe zajęty i nie ma tam nawet 1,5 metra przejścia, a bywa, że niektóre osoby parkują prawie na przejeździe kolejowym.	Ad.1 Forma wiaduktu wynika bezpośrednio z konieczności spełnienia warunków kolejowych i drogowych oraz wpisanie się w istniejące ukształtowanie terenu wraz z uwzględnieniem planowanych inwestycji tak, aby nie zachodziła konieczność ingerencji w konstrukcję wiaduktu na późniejszym etapie i generowanie większych kosztów. Ad. 2 Budowa wiaduktu musi uwzględniać planowane inwestycje tak, aby nie zachodziła konieczność ingerencji w konstrukcję wiaduktu na późniejszym etapie i generowanie większych kosztów. Ad.3 Planowana inwestycja pozwoli na wyeliminowanie korków powstających podczas zamykania się rogatek na czas przejazdu składów pociągów, a także realizuje potrzeby pieszych, rowerzystów oraz innych uczestników ruchu drogowego.
----	-----	---	--

26	TAK	1. Budowa obiektu nad przejazdem kolejowym w ciągu ul. Jagiellońskiej jest zasadna, natomiast przedstawione rozwiązania z zakresu komunikacji rowerowej, wymagają poprawek, m.in. z uwagi na niezgodność z obowiązującymi przepisami. 2. W ciągu ul. Twardowskiego projektuje się wspólną drogę dla rowerzystów i pieszych o szerokości 4m, bez wymaganej skrajni, z nawierzchnią z płyt. To zdecydowanie za mało, biorąc pod uwagę rozwiązania na wcześniejszych odcinkach obwodnicy śródmiejskiej, gdzie infrastruktura rowerowa jest oddzielona od chodnika i występuje po obu stronach jezdni. Ponadto nawierzchnie dróg rowerowych lub pieszo-rowerowych powinny być asfaltowe. Należałoby zaprojektować wydzieloną drogę dla rowerów i przeanalizować pod kątem celów i źródeł podróży jej umiejscowienie w pasie drogowym. Najkorzystniej byłoby, aby zaprojektowana ona była w niwelecie jezdni obwodnicy. 3. Na obiekcie zaprojektowano jednostronną drogę pieszo-rowerową, dwukierunkową, która łączy się z infrastrukturą przy ul. Witkiewicza. Ten istniejący odcinek na Witkiewicza nie spełnia parametrów dwukierunkowej drogi dla rowerów – jest za wąski i nie posiada skrajni – stąd jest oznakowany jako droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów. Ponadto, tam, gdzie są źródła i cele podróży, tj. po południowej stronie ul. Witkiewicza, nie ma żadnej infrastruktury rowerowej. Ze względów bezpieczeństwa, aby unikać przerzucania drogi dla rowerów, rozwiązania powinny zakładać infrastrukturę rowerową po obu stronach ulicy Witkiewicza. 4. Zgodnie z przepisami drogi dla rowerów należy projektować z zachowaniem ciągłości trasy w ramach projektowanego odcinka i poza nim. Kolejny odcinek infrastruktury rowerowej znajduje się przy ul. Santockiej, a następny przy ul. Derdowskiego. Żadne z tych odcinków nie są ze sobą połączone. Budowa fragmentu drogi dla rowerów tylko na Jagiellońskiej, bez uwzględnienia tamtych odcinków, doda tylko kolejny nie połączony z niczym fragment, co zgodnie z przepisami technicznobudowlanymi dotyczącymi dróg publicznych, nie powinno mieć miejsca.	Ad.1 Koncepcja opracowana jest przez profesjonalny podmiot zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ad.2 Ścieżki rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe zostaną wykonane z nawierzchni bitumicznej. Ad.3 Koncepcja projektowa zakłada dowiązanie się do istniejącej infrastruktury rowerowej. Ad.4 Planowane w ramach budowy wiaduktu ścieżki rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe łączą się z istniejącą infrastrukturą rowerową w ciągu ul. Witkiewicza.
----	-----	--	--

26		5. Brak jest połączenia projektowanej infrastruktury rowerowej na Twardowskiego z projektowaną infrastrukturą rowerową na Jagiellońskiej. 6. Należy przeanalizować, w jaki sposób rozwiązać problematykę ruchu rowerowego na pozostałym odcinku ul. Jagiellońskiej, co najmniej do skrzyżowania z al. Bohaterów Warszawy. Od tego powinny być również uzależnione docelowe rozwiązania na obiekcie.	Ad.5 Projektowana infrastruktura rowerowa na ul. Twardowskiego połączona jest ścieżką rowerową zlokalizowaną od str. stadionu miejskiego prowadzącą w kierunku ul. Twardowskiego. Ad.6 Zaproponowane rozwiązanie pozwala na dalszą kontynuację infrastruktury rowerowej na odcinku ul. Jagiellońskiej w kier. Al. Bohaterów Warszawy przy realizacji innych zadań.
27	NIE	1. Przedstawiona koncepcja kompletnie nie pokrywa się z koncepcją Obwodnicy Śródmiejskiej etap VII (wariant 3), która została wybrana w konsultacjach społecznych w 2016 r. W związku z powyższym albo powinna zostać podjęta decyzja o nierealizowaniu OŚ, a co za tym przemodelowanie wiaduktu tj. jego skrócenie, które nie będzie wymagało zostawiania rezerwy pod obwodnicę, albo obecnie przedstawiona koncepcja wiaduktu na ul. Jagiellońskiej powinna zostać dostosowana do planów na Obwodnicę Śródmiejską, ewentualnie powinny zostać powtórzone konsultacje, w ramach których opiniowana będzie wspólna koncepcja Obwodnicy Śródmiejskiej etap VII wraz z wiaduktem na ul. Jagiellońskiej. Tworzenie obu koncepcji w oderwaniu od siebie i z różnymi planami przy jednoczesnej chęci realizacji obu projektów nie ma logicznego sensu.	Ad.1 Budowa wiaduktu uwzględnia przebieg wybranego wariantu obwodnicy śródmiejskiej.
28	TAK	1. Bezwzględnie należy umożliwić budowę obwodnicy śródmiejskiej na odcinku od Łękna do ul. 26-go Kwietnia	Przyjęto do wiadomości.
29	TAK	1. Wiadukt w tym miejscu jest bardzo potrzebny, usprawni on przejazd aut oraz pociągów	Przyjęto do wiadomości.
30	TAK	1. Projekt uwzględnia dodatkowe miejsca parkingowe, których brakuje przy szpitalu. Liczba prześlel wynika z faktu nie przesłaniania widoku i tworzenia efektu bramy, uwzględnia możliwość porowadzenia dodatkowego ciągu pieszo rowerowego przy parku. Najważniejsze że uwzględnia rezerwę pod trasę średnicową	Przyjęto do wiadomości.
31	TAK	1. Absolutnie konieczne	-
32	TAK	1. Absolutnie konieczne	-
33	TAK	1. Wiadukt w tym miejscu jest bardzo potrzebny, usprawni on przejazd aut oraz pociągów	Przyjęto do wiadomości.

34	TAK	1. Biorąc pod uwagę, że droga pod wiaduktem nigdy nie powstanie (i nie powinna, bo i po co dublować SKM) to sam wiadukt mógłby być mniejszy, tak by zapewnić jedynie przejazd pociągów. Takie rozwiązanie będzie tańsze, a zaoszczędzone pieniądze będzie można np przeznaczyć na szybsze spłaty kredytów, bo przypominam, że sam kredyt na Fabrykę Wody będziemy jako mieszkańcy spłacali do 2047 bodajże.	Ad.1 Forma wiaduktu wynika bezpośrednio z konieczności spełnienia warunków kolejowych i drogowych oraz wpisanie się w istniejące ukształtowanie terenu wraz z uwzględnieniem planowanych inwestycji tak, aby nie zachodziła konieczność ingerencji w konstrukcję wiaduktu na późniejszym etapie i generowanie większych kosztów.
35	NIE	1. Uważam, że wiadukt w tej formie nie uda się zmieścić w zakładanym miejscu. Ponadto, sama forma dużego wiaduktu będzie wyglądała jak kawałek autostrady w środku miasta. Wiadukty i tereny pod nimi najczęściej wyglądają dość źle i ulegają miejskie patologii. Ruch samochodowy (szybki) powinien zostać przeniesiony na ulicę 26 kwietnia. 2. Ewentualnie mniejsza kładka pieszo-rowerowa. W mieście taka forma powinna być promowana.	Ad.1 Planowany wiadukt musi uwzględniać warunki wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz planowanych inwestycji Gminy Miasto Szczecin, a także brać pod uwagę uwarunkowania terenowe oraz wymogi wynikające z warunków technicznych. Biorąc pod uwagę powyższe nie ma możliwości zaprojektowania obiektu o mniejszej rozpiętości. Ad.2 Kładka pieszo – rowerowa nie uwzględnia konieczności rozwiązania problemu korków generowanych przez zamknięcie przejazdu na czas przejazdu pociągów.
36	TAK	1. Bardzo funkcjonalne rozwiązanie ze względu na przyszły ruch SKM, planowany kolejny etap obwodnicy śródmieścia i bezpośrednie sąsiedztwo stadionu Pogoni Szczecin. Taki wiadukt jest wyprzedzeniem ewentualnych gigantycznych problemów komunikacyjnych w tym miejscu	Przyjęto do wiadomości.

37	NIE	1. Wiadukt jest za wysoki, prosta droga spowoduje ruch samochodowy z dużymi prędkościami co na wyniesionej w górę jezdni będzie generowało duży hałas. Po wybudowaniu węzła Łękno znacząco zwiększył się hałas w okolicy, brak kontroli prędkości powoduje, że kierowcy w tym miejscu znacząco przekraczają dozwoloną prędkość generując hałas i zagrożenie, projekt skrzyżowania bezkolizyjnego w tej formie tylko pogłębi problem. 2. Planowanie tak długiego wiaduktu z myślą o kontynuacji "obwodnicy śródmiejskiej" mającej się pod nim zmieścić jest bez sensu ponieważ sama "obwodnica" jest błędem - wycięcie parku i poprowadzenie drogi o charakterystyce ekspresówki przez środek miasta jest absurdalne. 3. Nie zgadzam się na wydawanie pieniędzy z naszego budżetu na taki projekt. 4. Brak przejścia dla pieszych na poziomie gruntu spowoduje istotną barierę i podzieli miasto w tym miejscu.	Ad.1 Skrajnia pionowa pod wiaduktem dostosowana jest do wymogów skrajni taboru kolejowego dla danego odcinka torów kolejowych. Dozwolona prędkość poruszania się pojazdów na wskazanych ulicach wynosi 50 km/h. Ad.2 Planowany wiadukt musi uwzględniać warunki wynikające z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz planowanych inwestycji Gminy Miasto Szczecin, a także brać pod uwagę uwarunkowania terenowe oraz wymogi wynikające z warunków technicznych. Biorąc pod uwagę powyższe nie ma możliwości zaprojektowania obiektu o mniejszej rozpiętości. Ad. 3 Gmina Miasto Szczecin ubiega się o uzyskanie wsparcia finansowego dla przedmiotowych inwestycji w ramach naboru do projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”. Założeniem projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” jest poprawa bezpieczeństwa poprzez likwidację przejazdów kolejowo-drogowych i budowę w zamian skrzyżowań bezkolizyjnych na terenie całej Polski. Projekt jest skierowany do jednostek samorządu terytorialnego i zarządców dróg, zainteresowanych współfinansowaniem budowy skrzyżowania wielopoziomowego. Projekt ma charakter konkursowy, a selekcja zadań zostanie dokonana na podstawie analizy wielokryterialnej. Ad. 4 Zgodnie z przedstawioną koncepcją projektową obszary położone po obu stronach linii kolejowej zostały ze sobą skomunikowane.
38	TAK	Brak uwag	-
39	TAK	Brak uwag	-
40	TAK	Brak uwag	-

41	TAK	1. Jestem za budowa wiaduktu w tym miejscu. Uważam że jest to bardzo wazna inwestycja w tej lokalizacji. Wpłyne ona znacząco na poprawę bezpieczeństwa, upłynnienie ruchu. Mam także nadzieję że zostanie wybudowana odpowiednio wysoka ilość miejsc parkingowych dla intereantów szpitala oraz osób korzystających z SKM. 2. Uważam że windy w tym miejscu są całkowicie zbędne. Powinny być one zastąpione łagodnymi obejściami. Koszt ich budowy oraz późniejszego utrzymania w ruchu będzie zbyt wysoki, a późniejsze akty wandalizm będą potęgowały wydatki. Uważam że można je zastąpić odpowiednio łagodnymi obejściami/ ślimakami, tak aby jazda wozkami była możliwa do pokonania.	Ad. 1 Przyjęto do wiadomości. Ad.2 Uwaga zostanie uwzględniona do rozważenia na dalszym etapie prac projektowych.
42	TAK	Brak uwag	-
43	TAK	1. Kontynuacja obwodnicy śródmiejskiej to mrzonki. Nie będzie na to środków, przynajmniej w najbliższej przyszłości, ze względu na zmianę polityki transportowej UE. Teraz tylko tory/porty. Miasto powinno tymczasowo zbudować jednokierunkową drogę (1 pas) wzdłuż torów, pod wiaduktem ul. Mickiewicza, w relacji Łękno-26 kwietnia z wykorzystaniem pasów drogowych ul. Sienkiewicza i Twardowskiego - przy okazji budowy wiaduktu nad Twardowskiego. To ok. 1,5 km asfaltu a znacząco by odciążało przejazd przez Pogodno (Poniatowskiego-Santocka) Dodatkowo na 26 Kwietnia jest pogotowie i ma być chyba PSP. Włączenie w ulicę Twardowskiego należałoby wykonać w ramach budowy tego wiaduktu kolejowego. 2. Pożądane byłoby usytuowanie dla kierunku ruchu "z centrum" miejsca postojowego Kiss& Ride za przejściem dla pieszych, zamiast zieleńca przy szpitalu na ul. Jagiellońskiej.	Ad. 1 Przyjęto do wiadomości. Ad.2 W pobliżu szpitala przewidziano parking pozwalający na pozostawienie pojazdu i dojście do szpitala oraz miejsca postojowe wzdłuż ul. Jagiellońskiej.
44	TAK	Brak uwag	-
45	TAK	1. Po uruchomieniu SKM wiadukt jest niezbędny w tym miejscu	Przyjęto do wiadomości.
46	TAK	Brak uwag	-
47	TAK	Brak uwag	-

48	TAK	1. Budowa wiaduktu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Jagiellońskiej jest konieczna, ale jego koncepcja całkowicie wyrzuca do kosza wynik konsultacji społecznych w sprawie budowy VII Obwodnicy Śródmiejskiej, w którego wyniku wybrano wariant III budowy zakładający w tym miejscu budowę węzła samej obwodnicy wraz z wiaduktem w ciągu ul. Jagiellońskiej. Konsultacje te będzie trzeba przeprowadzić od nowa. 2. Obecny projekt poprawia układ drogowy w tym miejscu, likwidując wąskie gardło w postaci przejazdu kolejowego, ale całkowicie pomija inne relacje. Szczecin aspiruje do tego by na Stadionie Miejskim odbywały się imprezy o charakterze międzynarodowym. Obecna koncepcja w prawie w ogóle nie uwzględnia tych aspiracji. Poza budową parkingu przy torach kolejowych na 50 w ogóle nie usprawnia komunikacji przed i po wydarzeniach mającymi miejsce na Stadionie Miejskim. Obecnie przed i po nich następuje tam paraliż komunikacyjny, czego najlepszym przykładem był 14.11 kiedy to spora część kibiców docierała na spotkanie dopiero po pierwszym gwizdku utykając w korkach. Na meczu tym gościło sporo młodych kibiców z terenu województwa zachodniopomorskiego i tych ościennych. Autobusy miały problem z manewrami na wąskich skrzyżowaniach w obrębie stadionu. W obecnej koncepcji Łącznik ul. K. Twardowskiego oraz Łącznik - wjazd/wyjazd Stadion Miejski planowany jest o szerokości 6m co będzie utrudniać minięcie się dwóch autobusów. Brak możliwości włączenia się przyszłej obwodnicy spowoduje całkowicie zablokowanie ruchu drogowego w ciągach ul. Twardowskiego, Witkiewicza, Jagiellońska oraz na skrzyżowaniach tych ulic z 26 Kwietnia, Poniatowskiego/Santocka, Mickiewicza, czy też Bohaterów Warszawy. 3. Obecny projekt w przypadku powrotu do budowy węzła Obwodnicy będzie wymagał przebudowy wiaduktu o zjazdu i wjazdu do obwodnicy, przebudowy Łącznika do planowego parkingu lub całkowita rezygnację z niego, przebudowy łączników do Stadionu, ul. Twardowskiego. To brak myślenia przyszłościowego i marnotrawstwo publicznych pieniędzy. Podobnie jak to nastąpiło podczas odbudowy przystanku kolejowego Szczecin Pogodno nie uwzględniającego Obwodnicy Śródmiejskiej. 4. Brak węzła Obwodnicy Śródmiejskiej w tym miejscu spowoduje, że od Wojska Polskiego do 26 Kwietnia utrudni obsługę Szpitala MSWiA, Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego, okolicznych osiedli i korkowanie ul. Traugutta, bo będzie to jedyny wjazd na obwodnicę dla całego Pogodna.	Ad.1 Koncepcja projektowa uwzględnia w swoim zakresie planowany przebieg Obwodnicy Śródmiejskiej. Ad.2 Zgodnie z koncepcją projektową na łącznikach na łukach występują poszerzenia, które pozwolą na swobodny przejazd m.in. autobusów i innych pojazdów samochodowych. Ad.3 Koncepcja projektowa uwzględnia w swoim zakresie planowany przebieg Obwodnicy Śródmiejskiej. Ad.4 Koncepcja projektowa uwzględnia w swoim zakresie planowany przebieg Obwodnicy Śródmiejskiej.
----	-----	---	--

49	TAK	Brak uwag	-
50	TAK	1. Ten wiadukt powinien być wybudowany już dawno!!!	-
51	TAK	Brak uwag	-
52	TAK	Brak uwag	-
53	TAK	Brak uwag	-
54	TAK	Brak uwag	-
55	TAK	Brak uwag	-
56	TAK	Brak uwag	-
57	TAK	Brak uwag	-
58	TAK	Brak uwag	-
59	TAK	Brak uwag	-
60	TAK	Brak uwag	-
61	TAK	Brak uwag	-
62	TAK	Brak uwag	-
63	TAK	Brak uwag	-
64	TAK	Brak uwag	-
65	TAK	Brak uwag	-
66	TAK	1. Na pierwszy rzut oka patrząc na wizualizacje – projekt bardzo ciekawy. 2. Inwestycja konieczna z uwagi na planowaną kontynuację budowy obwodnicy śródmiejskiej i rychłe uruchomienie SKM. 3. Szkoda, że temat „ruszy” dopiero teraz, powinien być realizowany równoległe z budową nowego stadionu. 4. Inwestycja pilna do realizacji.	Przyjęto do wiadomości.
67	TAK	Brak uwag	-
68	TAK	Brak uwag	-
69	TAK	Brak uwag	-

70	TAK	Brak uwag	-
71	TAK	1. Łącznica ul. Witkiewicza prowadząca od ul. Twardowskiego do wjazdu na planowany wiadukt powinna w przyszłości być doprowadzona do planowanej Trasy Średnicowej (Obwodnicy Śródmiejskiej) tworząc 5 wlotowe skrzyżowanie (łącznica ul. Witkiewicza, oba kierunki ul. Twardowskiego oraz oba kierunki z obu nitek planowanej Trasy Średnicowej. Podczas przebudowy ul. Twardowskiego (przesunięcia jej względem obecnego przebiegu) skrzyżowanie z łącznicą ul. Witkiewicza powinno zostać od razu przygotowane pod przyszłe skrzyżowanie 2. z Trasą Średnicową. Na tym etapie nie będzie tam potrzeby stosowania sygnalizacji świetlnej, natomiast powinna ona zostać przygotowana tak aby po podłączeniu Trasy Średnicowej funkcjonowała tam ze względu na wzmożony ruch na planowanej Trasie. Przygotowanie takiego skrzyżowania zapewni umożliwienie wszystkich możliwych relacji skrzyżujących(z Trasy Średnicowej zarówno w ul. Witkiewicza jak i ul. Jagiellońską i odwrotnie, w ul. Twardowskiego w kierunku stadionu jak również z ul. Twardowskiego od stadionu w Trasę Średnicową w kierunku Łękna). 3. Na przedstawionych wizualizacjach planowana Trasa nie łączy się z ulicą Witkiewicza co odcina zarówno tą ulicę jak i ulicę Jagiellońską.	Ad.1-3 Koncepcja projektowa uwzględnia w swoim zakresie planowany przebieg Obwodnicy Śródmiejskiej. Planowane połączenie zostanie przeanalizowane na etapie prac projektowych dotyczących Obwodnicy Śródmiejskiej.
72	TAK	Brak uwag	-
73	TAK	Brak uwag	-
74	TAK	Brak uwag	-
75	TAK	Brak uwag	-
76	TAK	Brak uwag	-