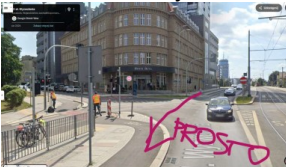


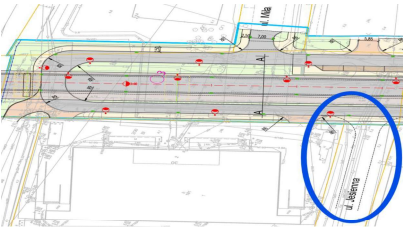
Lp.	Akceptacja budowy skrzyżowania bezkolizyjnego wraz z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Pomorskiej w Szczecinie	Ewentualne uwagi	Stanowisko Miasta
1	TAK	1. Wiadukt jest potrzebny. Dzięki niemu przejazd przez ul. Pomorską będzie lepszy.	Przyjęto do wiadomości.
2	TAK	Brak uwag.	-
3	TAK	Brak uwag.	-
4	TAK	Brak uwag.	-
5	TAK	Brak uwag.	-
6	TAK	1. Budowa wiaduktu wpłynie na rozładowanie ruchu na ulicy Struga. 2. Stan techniczny istniejącego przejazdu jest zły i wymaga remontu.	Przyjęto do wiadomości.
7	TAK	Skrzyżowanie rozładuje korki na ul. Pomorskiej i pozytywnie wpłynie na rozwój tej części Prawobrzeża.	Przyjęto do wiadomości.
8	TAK	1. Wiadukt nad przejazdem kolejowym jest potrzebny, ponieważ udrożnienie ruchu na często użytkowane przez samochody ul. Pomorskiej.	Przyjęto do wiadomości.
9	TAK	1. Wiadukt nad przejazdem kolejowym jest potrzebny, ponieważ udrożnienie ruchu na często użytkowane przez samochody ul. Pomorskiej.	Przyjęto do wiadomości.
10	TAK	Brak uwag.	-
11	TAK	Brak uwag.	-

12	NIE	1. Wskazany projekt jest jedynie elementem bardziej złożonego problemu ulicy Pomorskiej. Należy zwrócić uwagę na fakt iż ul. Pomorska głównie stanowi dojazd do lokalizacji przedsiębiorców do których kierowany jest liczny transport ciężki. W chwili obecnej ww. ulica jest często zakorkowana ale nie z powodu przejazdu kolejowego a źle zaprojektowanego ronda pod ulicą Struga (lewskręty z i do ul. Struga wspomagającej) oraz problem ze skrzyżowaniem ul. Struga z Niedźwiedzia/Kurza. 2. Przedstawiony projekt nie obrazuje połączenia istniejących dojazdów do nowopowstałej drogi. Nie uwzględniono lokalnych przedsiębiorców w okolicach inwestycji gdzie głównie do nich kierowany jest dojazd pojazdów ciężkich „TIR” Z wizualizacji mogą wnioskować iż wyjazd tak dużego zestawu będzie problemem tak jak to miało miejsce przy budowie ronda pod struga gdzie w efekcie Tiry jadące z ul. Łąkowej nie mieściły się na skrzyżowaniu. 3. W chwili obecnej na ul. Narzędziowej znajduje się parking samochodów ciężarowych. Z wizualizacji wynika że aby wjechać w ul. Pomorską w kierunku Stargardu owe TIR’y będą musiały jechać do „pseudo ronda” w dąbiu aby wjechać na drogę. Takie rozwiązanie spowoduje paraliż ul. Goleniowskiej która i tak już jest zakorkowana przez lokalne przejścia dla pieszych i rondo które nie spełnia swojej funkcji. Dodatkowo zmiana charakteru ul. Pomorskiej na (bezkolizyjną) spowoduje zwiększenie natężenia ruchu co z kolei jak pisałem wyżej całkowicie zablokuje rondo. 4. Sam pomysł wiaduktu jest trafny natomiast przedstawiony sposób jego wdrożenia spowoduje więcej utrudnień na samej ul. Pomorskiej i dodatkowo płynie negatywnie na centrum Dąbia jak i na samą ulicę Goleniowską. W mojej ocenie należało by zacząć od rozwiązania przyczyn które wskazałem wyżej a dopiero wtedy tworzyć bezkolizyjny przejazd.	Ad.1 Głównym celem inwestycji jest likwidacja przejazdu kolejowego i połączenie go z istniejącym układem drogowym, tak aby zaspokoić potrzeby konkretnego obszaru inwestycji. Ad. 2 Przedstawiona koncepcja stanowi punkt wyjścia do opracowania projektu, na etapie którego analizowane będą szczegółowo rozwiązania geometryczne. Ad. 3 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.4 Etap koncepcji jest fazą na której zbiera się wszelkie opinie umożliwiając ich analizę i ewentualne wdrożenie w kolejnych fazach przygotowania inwestycji.
13	TAK	1. Jest to bardzo konieczna inwestycja, niezwykle pilna, odciąży rondo w Dąbiu na Pomorskiej, które się korkuje w momencie zamknięcia przejazdu, przez co całe Dąbie stoi w korku.	Przyjęto do wiadomości.

14	TAK	1. Uważam, że planowana budowa skrzyżowania bezkolizyjnego wraz z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Pomorskiej jest rozwiązaniem zdecydowanie potrzebnym i korzystnym dla mieszkańców. Obecny przejazd powoduje częste utrudnienia, opóźnienia i korki, które znacząco obniżają komfort codziennego przemieszczania się. 2. Realizacja inwestycji poprawi płynność ruchu, skróci czas dojazdu oraz zwiększy bezpieczeństwo kierowców, pieszych i rowerzystów. Dodatkowo brak konieczności oczekiwania przed zamkniętymi rogatekami pozytywnie wpłynie na jakość życia mieszkańców osiedla i okolic. 3. Uważam, że projektowana przebudowa jest niezbędna, aby zapewnić nowoczesną, bezpieczną i sprawnie funkcjonującą infrastrukturę drogową, odpowiadającą aktualnym potrzebom naszej lokalnej społeczności.	Przyjęto do wiadomości.
15	NIE	1. Nie akceptuje go w takiej formie. Nie wykonano na powyższym wiadukcie wyczekiwanej przez mieszkańców drogi rowerowej, po obu stronach jezdni. Nieakceptowalnym i niebezpiecznym wariantem jest zaproponowany chodnik (nazywany tutaj „ciągiem pieszo-rowerowym”, który spowoduje to, że piesi będą wpadać na rowerzystów, a rowerzyści na pieszych. To nie jest infrastruktura i taki projekt nie powinien dostać dofinansowania. Rower jest pojazdem, nie narzędziem rekreacji. Służy do transportu osób i towarów i może rozwijać dosyć duże prędkości. Nie powinien jeździć w sąsiedztwie pieszych na wiadukcie, którzy wychodzą ze schodów. Nie trudno sobie wyobrazić sytuację w której ktoś może ulec wypadkowi na skutek ruchu rowerów. Pieszy wchodzi na wiadukt nie widzi, czy na chodniku (oj, przepraszam ciągu pieszo-rowerowym) znajdują się rowerzysta jadący 20-40km/h. Rowerzysta również nie jest w stanie zauważyć pieszego. Prędkość dopuszczalna (również dla rowerów) to tam 50km/h. Moim zdaniem projekt jest buble budowlany i stanowi zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi. Typowa polska zapchaj dziura, żeby dostać dotacje, bo wymagana jest budowa infrastruktury rowerowej. Tak naprawdę zbudowany zostanie zwyczajny chodnik, tylko z podmienionym znakiem na „ciąg pieszo-rowerowy”. Nie powinno być zgody na taką pseudo-infrastrukturę w sąsiedztwie stacji kolejowej.	Wspólna droga dla pieszych i rowerów jest standardowym rozwiązaniem zgodnym z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Projektowany wiadukt znajduje się w intensywnie zagospodarowanym obszarze w którym brakuje miejsca na segregację ruchu pieszych i rowerów. Szczegółowe rozwiązania ruchu rowerowego będą przedmiotem dalszych analiz na etapie wykonywania kolejnej fazy projektowej.

15	2. Dodatkowo zastosowano niechlubnie znane w Szczecinie rozwiązanie na złość rowerzystom tzw. „anty-rowerowe”. Rowerzyści będą musieli hamować i wykonać manewr przejazdu przez jezdnię jadąc prosto, wjeżdżając wprost pod auta skręcające w prawo. Mowa tu o pasie do skrętu w prawo z Pomorskiej w kierunku dworca. Dlaczego ciąg pieszo nie może zostać poprowadzony PROSTO, ciągu DROGI Z PIERWSZENSTWEM może pokazać na obrazku jak wygląda porządna droga rowerowa idąca prosto:  dla porównania szczecińska „twórczość” znowu w prawo i dwa razy światła, żeby autkom było przyjemnie, ale żeby rowerzysta stał dwa razy? Pytanie—serio musi tak być?  Wnoszę o poprawę tego projektu, gdyż w takiej formie nie powinien otrzymać dofinansowania. Chciałbym jako mieszkaniec, aby w Szczecinie była budowana infrastruktura z myślą o wszystkich uczestnikach ruchu, zgodnie z wygodą wszystkich użytkowników, a nie tylko wygodnej jeździe samochodem. Mamy zbyt dużo aut na naszych drogach i niszczą nam publiczną przestrzeń samą swoją liczebność, która znacznie większa na mieszkańca niż w miastach na zachodzie Europy. Dobra infrastruktura nie-samochodowa i rugowanie samochodu z miast, powoduje, że więcej porusza się też pieszo czy rowerami, korzysta z transportu publicznego i infrastruktura wokół kolejowego dworca powinna temu sprzyjać, a nie tworzyć jeszcze więcej problemów z wszechobecnymi autami. Transport modalny czyli np. autobus+pociąg, rower+pociąg powinien być preferowany, a nie kolejne udogodnienia dla samochodów i tworzenie dla nich coraz droższej w utrzymaniu infrastruktury. Dodatkowo poprawa dostępności dworca w Dąbiu samochodem spowoduje chaos przy tym dworcu, gdyż już teraz nie ma tam zwykle miejsc do parkowania i auta parkują na zakazach. Ten prawoskręt jest w zasadzie zbędny, bo dojechać do dworca można z drugiej strony, bo wybudowaniu przejścia podziemnego. Nowoczesne europejskie miasto powinno promować alternatywne środki transportu. W tym projekcie tego nie widać.	Ad.2 Przyjęto do wiadomości.
----	---	------------------------------

16	TAK	Brak uwag.	-
17	TAK	Brak uwag.	-

18	TAK	1. Moim głównym zastrzeżeniem jest brak przewidzianego zjazdu z wiaduktu w stronę dworca kolejowego Szczecin Dąbie dla pojazdów jadących od strony południowej, od ulicy Struga. Taka sytuacja oznacza, że mieszkańcy takich osiedli jak Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe oraz Płonia, którzy dojeżdżają do dworca, będą zmuszeni jechać na około ulicą Raclawicką, co jest znacznym utrudnieniem, zwłaszcza w kontekście codziennych dojazdów na dworzec. Ponadto spowoduje to konieczność przejazdu przez rondo u zbiegu ulic Goleniowskiej, Pomorskiej, Raclawickiej i Newtona. Już teraz to rondo jest zapchane, a dołożenie niemałej liczby pojazdów skręcających na tym rondzie w lewo z Pomorskiej w Raclawicką spotęguje jeszcze problemy. Można to rozwiązać poprzez budowę „ślimaka” zjazdu z wiaduktu w prawą stronę – od strony nastawni kolejowej – lub umożliwienie zjazdu z wiaduktu na zaprojektowany wjazd, jak na załączonej grafice, szczególnie że po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej jest mnóstwo miejsca.  2. Kolejną kwestią, którą chciałbym poruszyć, jest brak dojazdu do nowo tworzonego parkingu po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie od strony ulicy Pomorskiej. Jak wynika z projektów, dostęp do tego parkingu ma być możliwy jedynie od strony ulicy Wiosennej, co wyklucza z jego użytkowania mieszkańców Płoni, Kijewa czy innych okolicznych osiedli dojeżdżających do dworca ulicą Pomorską, która ma zostać od tego parkingu odcięta. Wydaje się, że zaprojektowanie dojazdu od strony Pomorskiej ulicą Jesienną poprawiłoby dostępność tego parkingu i ułatwiło życie wielu mieszkańcom Prawobrzeża – a przecież chodzi o jedynie króciutki brakujący fragment drogi. W ramach tego zadania wystarczyłoby, że wykonany zostałby zjazd w ulicę Jesienną, który już miasto mogłoby wybudować w ramach innego zadania. 	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.
----	-----	---	--

		3. Chciałbym jednocześnie wyrazić poparcie dla samego projektu budowy wiaduktu. Obecna sytuacja na ulicy Pomorskiej, gdzie co chwilę przejeżdżają pociągi, a jednocześnie ruch samochodowy jest bardzo duży, prowadzi do częstych korków i utrudnia codzienne poruszanie się po tej części miasta. Dla mieszkańców Prawobrzeża, którzy podróżują między Dąbiem a Kijewem, Majowym czy Słonecznym, budowa wiaduktu może stanowić istotne udogodnienie. Z pewnością poprawi to płynność ruchu i zredukuje czas podróży, co w obecnych warunkach jest niezwykle ważne. Proszę o pozytywne rozpatrzenie moich uwag. Z niecierpliwością czekam na dalszy rozwój sytuacji i mam nadzieję, że finalna wersja projektu uwzględni przedstawione potrzeby i sugestie.	Ad.3 Przyjęto do wiadomości.
19	TAK	1. W końcu trzeba to zrobić, bo korki w godzinach szczytu albo w przypadku wypadku na autostradzie znacznie utrudniają funkcjonowanie firm przy ul. Pomorskiej. Nie pomaga też częste zamykanie szlabanu kolejowego.	Przyjęto do wiadomości.
20	TAK	Brak uwag.	-
21	TAK	Brak uwag.	-
22	TAK	Brak uwag.	-
23	TAK	1. Sugestie: - Budując bezkolizyjny skrzyżowanie (wiadukt) należało zadbać o brakującą infrastrukturę, tj. zadbać o ciągłość ciągu pieszego oraz rowerowego ul. Pomorskiej aż do ronda Łupaszk. Obecnie w ciągu całej ulicy brakuje ścieżki rowerowej, a w kilku miejscach infrastruktury pieszego. - Ponadto, przy intensywnych ulewach deszczu, notorycznie zalewana jest ul. Miła poprzez brak odpowiedniej infrastruktury do zbierania i odprowadzania wód opadowych. Ten problem należałoby rozwiązać przy projektowaniu tej inwestycji.	Ad.1 Rozwiązania projektowe przedstawione w koncepcji projektowej dowiadują się do stanu istniejącego oraz będą stanowić punkt wyjścia do innych inwestycji realizowanych w tym obszarze.
24	TAK	1. Wiadukt dla osiedla Dąbia jest NIEZBĘDNY ponieważ przy większym ruchu pociągów regionalnych szlaban często jest zamykany i tworzą się korki na ulicy Goleniowskiej.	Przyjęto do wiadomości.
25	TAK	1. Wiadukt jest potrzebny z uwagi na duży ruch samochodów i pociągów w tej okolicy.	Przyjęto do wiadomości.
26	TAK	Brak uwag.	-

27	TAK	Brak uwag.	-
28	TAK	1. Jestem za. Jest to niezbędne dla wszystkich mieszkańców prawobrzeża.	Przyjęto do wiadomości.
29	TAK	Brak uwag.	-
30	TAK	Brak uwag.	-
31	TAK	1. Długo (przez kilkadziesiąt lat) oczekiwana budowa tego wiaduktu. Wyeliminuje to korki w ciągu ul. Pomorskiej jak również, w ciągu ul. Anieli Krzywoń i ul. Goleniowskiej powodowane przez bardzo często zamknięty przejazd kolejowy. Oby budowa ruszyła jak najszybcie	Przyjęto do wiadomości.
32	TAK	1. Istniejąca droga rowerowa z Ronda Łupaszki jest po stronie północnej, projektowany CPR po stronie południowej (zachodniej). Pytanie, czy miasto ma projekt jak by wyglądała DDR na całej pomorskiej, żeby nie było sytuacji, że rowerzyści muszą kilkakrotnie zmieniać stronę jezdni, optymalnie byłoby, gdyby cała infrastruktura była po jednej stronie. 2. Na zdjęciu 2 jest widok na wjazd z ulicy Stacyjnej/Narzędziowej na wiadukt, gdzie jezdnie są jednokierunkowe, ale brak jest infrastruktury rowerowej – powinna ona być lub jeśli z jakiegoś powodu nie powstanie, to bezpieczne włączenie się do ruchu z CPR. Dodatkowo jeśli rowerzysta chce z okolic dworca, a więc z ulicy Stacyjnej, i kierować się ulicą Pomorską do ul. Struga, to wg załączonego zdjęcia nie może tego zrobić (2x ciągła linia i niebezpieczne przekraczanie ulicy), może kierować się wyłącznie do Dąbia. 3. Jeśli jednak zdjęcia są poglądowe, to zwracam się z prośbą o załączenie pełnej dokumentacji, by zapoznać się ze szczegółami projektu. 4. Jeśli w Dąbiu powstanie infrastruktura sprzyjająca rowerzystom, to jest szansa dociągnięcia szlaku rowerowego "Dolina Płoni" z Barlinka do samego ujścia rzeki w Dąbiu, jeśli jednak projekty nie będą wykonane odpowiednio, to szlak będzie się kończył w Śmierdnicy, na czym straci Szczecin jeśli chodzi o promocję i liczbę turystów.	Ad.1 Rozwiązania projektowe przedstawione w koncepcji projektowej dowiadują się do stanu istniejącego oraz będą stanowić punkt wyjścia do innych inwestycji realizowanych w tym obszarze. Ad.2 Możliwość połączenie ciągu pieszo – rowerowego zostanie przeanalizowana w kolejnym etapie inwestycji z uwzględnieniem ewentualnej zmiany sposobu połączenia ulicy Pomorskiej i Narzędziowej/Stacyjnej. Ad.3 Etap koncepcji jest fazą na której zbiera się wszelkie opinie umożliwiając ich analizę i ewentualne wdrożenie w kolejnych fazach przygotowania inwestycji. Zamieszczone dokumenty są wystarczające dla tego celu. Ad.4 Rozwiązania dotyczące ruchu rowerowego w szerszym kontekście będą przedmiotem oddzielnych analiz.
33	TAK	Brak uwag.	-
34	TAK	Brak uwag.	-

35	TAK	1. Wydaje się, że po wybudowaniu wiaduktu znacznie wzrośnie natężenie ruchu przez ulicę Pomorską. Czy zatem nie należałoby wcześniej przewidzieć przebudowy skrzyżowania (rondo) ulic Goleniowskiej, Pomorskiej, Raclawickiej i Newtona – jest tam miejsce na znacznie większe rondo oraz sygnalizację świetlną minimum na przejściu przez ulicę Goleniowską – tam właśnie to rondo „zatyka się”. 2. Do rozwiązania pozostaje również pobliskie skrzyżowanie ul. Goleniowskiej z ul. Portową (przy Lidlu), tam powinny być zbudowane pasy zjazdowe i wjazdowe z ul. Portowej – to kolejne wąskie gardło tamujące ruch, sygnalizacja świetlna na przejściu wręcz konieczna.	Ad.1 Koncepcja dotyczy likwidacji przejazdu kolejowego poprzez budowę wiaduktu w ciągu ul. Pomorskiej. Ad.2 Przedmiotem inwestycji jest likwidacja przejazdu kolejowego i budowa skrzyżowania bezkolizyjnego, która wynika m.in. bezpośrednio z dokumentów planistycznych miasta poruszone w punkcie wątki należy rozpatrywać na poziomie planowania organizacji ruchu w całym mieście Szczecin, a nie konkretnej inwestycji.
36	TAK	1. Przy okazji tej inwestycji, żeby rozwiązać problemy korkującej się ul. Pomorskiej i Dąbia w godzinach szczytu, należało by pochylić się nad jakimś rozwiązaniem przeciążenia w okolicy ronda Łupaszki. Całość znacząco odciążałaby Dąbie od osób kończących pracę w strefie ekonomicznej, kierujących się do wylotu ze Szczecina po zakończeniu pracy.	Ad.1 Przedmiotem inwestycji jest likwidacja przejazdu kolejowego i budowa skrzyżowania bezkolizyjnego, która wynika m.in. bezpośrednio z dokumentów planistycznych miasta poruszone w punkcie wątki należy rozpatrywać na poziomie planowania organizacji ruchu w całym mieście Szczecin, a nie konkretnej inwestycji.
37	TAK	1. Nie wiem jakie jest nachylenie tego wiaduktu ale może warto pomyśleć o windach dla osób niepełnosprawnych? Wydaje mi się, że przejechanie przez ten wiadukt wózkiem inwalidzkim może być dla osoby niepełnosprawnej pewnym wyzwaniem.	Ad.1 Pochylenie podłużne jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych i umożliwia poruszanie się osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych.
38	TAK	Brak uwag.	-
39	TAK	1. Jeśli pozwoli na to dostępne miejsce, warto rozważyć zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych po stronie nowej inwestycji Park Dąbie. Pozwoliłoby to ograniczyć negatywny wpływ hałasu z planowanego wiaduktu na okolicznych mieszkańców i poprawić komfort akustyczny w rejonie osiedla.	Ad.1 Wpływ inwestycji na sąsiednią zabudowę będzie analizowany na następnych etapach przygotowania. Jeśli będzie konieczność wykonania zabezpieczenia pod względem akustycznym sąsiedniej zabudowy zostanie to uwzględnione w inwestycji.
40	TAK	Brak uwag.	-

41	TAK	1. Utworzenie bezkolizyjnych połączeń wiaduktu z obu pasów ruchu z ul. Stacyjną lub ul. Raławicką, np. zjazdy z wiaduktu poprzez tzw. „Ślimaki”. Najlepszą opcją byłoby z ul. Stacyjną, żeby nie wydłużać czasu dojazdu do Dworca PKP Szczecin Dąbie, co zapewne doprowadziłoby do społecznej krytyki projektu, gdyby trzeba było objeżdżać: ul. Pomorską, włączyć się do ronda, następnie dopiero ul. Raławicką do ul. Stacyjnej, żeby dotrzeć do dworca PKP Szczecin Dąbie. 2. „Wzdłuż ulicy Pomorskiej wykonana zostanie częściowo wydzielona droga dla rowerów, jednak na samym wiadukcie z uwagi na ograniczone miejsce wykonany zostanie ciąg pieszo – rowerowy” – jest to jak najbardziej w porządku, uprasza się o wzięcie pod uwagę wytyczenie ciągu pieszo – rowerowego albo drogi rowerowej również w ramach powstającego mostu nad rzeką Płonią, by połączyć dla rowerzystów ul. Pomorską jak najbliżej ronda (Skrzyżowanie ul. Raławicka, Newtona, Goleniowska, Pomorska). 3. „Podpory wiaduktu należy umieścić poza terenem kolejowym” – bardzo istotne, co zmniejszy potencjalną ilość przyszłych przebudów wiaduktu i utrudniania ruchu na Osiedlu Dąbie.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Ciąg pieszo – rowerowy zostanie również wykonany na moście nad rzeką Płonią do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową wzdłuż rzeki Płoni. Ad.3 Podpory znajdują się poza działką kolejową.
42	TAK	1. „Podpory wiaduktu należy umieścić poza terenem kolejowym” – bardzo istotne, co zmniejszy potencjalną ilość przyszłych przebudów wiaduktu i utrudniania ruchu na Osiedlu Dąbie. 2. Utworzenie bezkolizyjnych połączeń wiaduktu z obu pasów ruchu z ul. Stacyjną lub ul. Raławicką, np. zjazdy z wiaduktu poprzez tzw. „Ślimaki”. Najlepszą opcją byłoby z ul. Stacyjną, żeby nie wydłużać czasu dojazdu do Dworca PKP Szczecin Dąbie, co zapewne doprowadziłoby do społecznej krytyki projektu, gdyby trzeba było objeżdżać: ul. Pomorską, włączyć się do ronda, następnie dopiero ul. Raławicką do ul. Stacyjnej, żeby dotrzeć do dworca PKP Szczecin Dąbie. 3. „Wzdłuż ulicy Pomorskiej wykonana zostanie częściowo wydzielona droga dla rowerów, jednak na samym wiadukcie z uwagi na ograniczone miejsce wykonany zostanie ciąg pieszo – rowerowy” – jest to jak najbardziej w porządku, uprasza się o wzięcie pod uwagę wytyczenie ciągu pieszo – rowerowego albo drogi rowerowej również w ramach powstającego mostu nad rzeką Płonią, by połączyć dla rowerzystów ul. Pomorską jak najbliżej ronda (Skrzyżowanie ul. Raławicka, Newtona, Goleniowska, Pomorska).	Ad.1 Podpory zlokalizowane poza terenem kolejowym. Ad.2 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.3 Ciąg pieszo – rowerowy zostanie również wykonany na moście na rzeką Płonią do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową wzdłuż rzeki Płoni.

43	TAK	1. Uważam, że potrzebny jest bezpośredni zjazd z wiaduktu w stronę dworca kolejowego Szczecin Dąbie jadąc z ulicy Pomorskiej w kierunku ulicy E. Gierczak. Rondo łączące ul. E. Gierczak, Ul. Raławicką, ul. Pomorską i ul. Goleniowską jest BARDZO niewydajne. Dodatkowy ruch przekierowany na tą część dróg osiedla Dąbie spowoduje dodatkowe korki. Moim zdaniem należy maksymalnie udrożnić przepustowość w tych miejscach. 2. Dodatkowo należy ograniczyć do minimum lub nawet zera ruch ciężarowy. Pojazdy ciężarowe omijają opłaty z węzła Dąbie do węzła Kijewo lub dalej poprzez osiedle Dąbie. 3. Uważam, że należy uwzględnić dojazd do parkingu przy Dworcu ale od strony osiedla słonecznego. Na ten moment dojazd będzie dostępny tylko od ul. Wiosennej, co dodatkowo skumuje obciążenie sieci drogowej. Dojazd powinien być również od ulicy Pomorskiej. 4. Wspomniane rondo powyżej (Rondo łączące ul. E. Gierczak, Ul. Raławicką, ul. Pomorską i ul. Goleniowską) jest niewydajne. Należy uwzględnić bezkolizyjne prawoskręty w każdym z kierunków. Może zredukowanie przejść dla pieszych, dodanie pasów w kierunkach ruchu. 5. Dodanie wiaduktu na ul. Pomorskiej nie usprawni ruchu ponieważ blokuje się na rondzie przed światłami w Kijewie. Pojazdy blokują się na pasie rozbiegowym z prawej strony i korki sięgają od Kijewa do ul. Przestrzennej. To samo w drugą stronę, rondo w Dąbiu skutecznie blokuje ruch aż do światła w Kijewie.	Ad.1 i 3 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Sposób organizacji ruchu pojazdów ciężarowych w tej części miasta nie jest przedmiotem inwestycji. Ad.4 Wpływ inwestycji na sąsiednią zabudowę będzie analizowany na następnych etapach przygotowania. Jeśli będzie konieczność wykonania zabezpieczenia pod względem akustycznym sąsiedniej zabudowy zostanie to uwzględnione w inwestycji na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ad.5 Przywołane skrzyżowanie nie jest przedmiotem niniejszej inwestycji.
----	-----	---	--

44	TAK	1. „Podpory wiaduktu należy umieścić poza terenem kolejowym” – bardzo istotne, co zmniejszy potencjalną ilość przyszłych przebudów wiaduktu i utrudniania ruchu na Osiedlu Dąbie. 2. Utworzenie bezkolizyjnych połączeń wiaduktu z obu pasów ruchu z ul. Stacyjną lub ul. Raławicką, np. zjazdu z wiaduktu poprzez tzw. „Ślimaki”. Najlepszą opcją byłoby z ul. Stacyjną, żeby nie wydłużać czasu dojazdu do Dworca PKP Szczecin Dąbie, co zapewne doprowadziłoby do społecznej krytyki projektu, gdyby trzeba było objeżdżać: ul. Pomorską, włączyć się do ronda, następnie dopiero ul. Raławicką do ul. Stacyjnej, żeby dotrzeć do dworca PKP Szczecin Dąbie. Rondo już dziś często się korkuje, bo jest jednym z głównych skrzyżowań na Osiedlu Dąbie. 3. „Wzdłuż ulicy Pomorskiej wykonana zostanie częściowo wydzielona droga dla rowerów, jednak na samym wiadukcie z uwagi na ograniczone miejsce wykonany zostanie ciąg pieszo – rowerowy” – jest to jak najbardziej w porządku, uprasza się o wzięcie pod uwagę wytyczenie ciągu pieszo – rowerowego albo drogi rowerowej również w ramach powstającego mostu nad rzeką Płonią, by połączyć dla rowerzystów ul. Pomorską jak najbliżej ronda (Skrzyżowanie ul. Raławicka, Newtona, Goleniowska, Pomorska).	Ad.1 Podpory zlokalizowane poza terenem kolejowym. Ad.2 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.3 Ciąg pieszo – rowerowy zostanie również wykonany na moście na rzeką Płonią do połączenia z istniejącą ścieżką rowerową wzdłuż rzeki Płoni.
45	TAK	1. Inwestycja bezwzględnie potrzebna dla usprawnienia i upłynnienia ruchu!	-
46	TAK	1. Bardzo potrzebna inwestycja jeśli chodzi o połączenie drogowe z Dąbiem a osiedlami słoneczne, majowe, bukowe. 2. Do „szewskiej pasji” doprowadza oczekiwanie przed szlabanami kolejowymi na ul. Wiosennej i Pomorskiej.	Przyjęto do wiadomości.
47	TAK	Brak uwag.	-
48	TAK	1. Dojazd do dworca Szczecin Dąbie powinien być priorytetem 2. Dojazd do parkingu przy ul. Jesiennej powinien być zorganizowany od strony ulicy Pomorskiej	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.

49	TAK	1. Projekt nie przewiduje zjazdu z wiaduktu nad torami w stronę dworca kolejowego Szczecin Dąbie dla pojazdów jadących od strony południowej, od strony ulicy Struga. Taka sytuacja oznacza, że mieszkańcy takich osiedli jak Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe czy Płonia, w drodze na dworzec będą zmuszeni jechać naokoło ulicą Raławicką przez wiecznie zakorkowane rondo u zbiegu ulic Goleniowskiej, Pomorskiej, Newtona i Raławickiej (przy III LO). Dołożenie na to rondo niemałej liczby pojazdów skręcających w lewo z Pomorskiej w Raławicką spotęguje jeszcze problemy (dodatkowo wydłuży korki przed rondem na Pomorskiej i Gierczak). Problem można rozwiązać poprzez budowę zjazdu z wiaduktu w prawo – od strony nastawni kolejowej – po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej jest tam mnóstwo miejsca. Uprości to znacznie dojazd do dworca, skróci czas dojazdu na dworzec i pozwoli ominąć oraz zmniejszyć korki w Dąbiu. 2. Nie przewidziano dojazdu do nowego parkingu po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie przy ulicy Jesiennej. Jak wynika z projektów, dostęp do tego parkingu ma być możliwy jedynie od strony ulicy Wiosennej, co wyklucza z jego użytkowania mieszkańców Płoni, Kijewa czy innych okolicznych osiedli dojeżdżających do dworca ulicą Pomorską, która według tego projektu będzie od parkingu odcięta. Zaprojektowanie i wybudowanie krótkiego dojazdu od strony Pomorskiej do ulicy Jesiennej poprawiłoby dostępność tego parkingu i ułatwiło życie wielu mieszkańcom Prawobrzeża oraz zwiększyłoby dostępność do Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Droga o której mowa, zaznaczona jest na projekcie przerywaną linią.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.
50	TAK	Brak uwag.	-

51	TAK	1. Projekt nie przewiduje zjazdu z wiaduktu nad torami w stronę dworca kolejowego Szczecin Dąbie dla pojazdów jadących od strony południowej, od strony ulicy Struga. Taka sytuacja oznacza, że mieszkańcy takich osiedli jak Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe czy Płonia, w drodze na dworzec będą zmuszeni jechać naokoło ulicą Raławicką przez wiecznie zakorkowane rondo u zbiegu ulic Goleniowskiej, Pomorskiej, Newtona i Raławickiej (przy III LO). Dołożenie na to rondo niemałej liczby pojazdów skręcających w lewo z Pomorskiej w Raławicką spotęguje jeszcze problemy (dodatkowo wydłuży korki przed rondem na Pomorskiej i Gierczak). Problem można rozwiązać poprzez budowę zjazdu z wiaduktu w prawo – od strony nastawni kolejowej – po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej jest tam mnóstwo miejsca. Uprości to znacznie dojazd do dworca, skróci czas dojazdu na dworzec i pozwoli ominąć oraz zmniejszyć korki w Dąbiu. 2. Nie przewidziano dojazdu do nowego parkingu po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie przy ulicy Jesiennej. Jak wynika z projektów, dostęp do tego parkingu ma być możliwy jedynie od strony ulicy Wiosennej, co wyklucza z jego użytkowania mieszkańców Płoni, Kijewa czy innych okolicznych osiedli dojeżdżających do dworca ulicą Pomorską, która według tego projektu będzie od parkingu odcięta. Zaprojektowanie i wybudowanie krótkiego dojazdu od strony Pomorskiej do ulicy Jesiennej poprawiłoby dostępność tego parkingu i ułatwiło życie wielu mieszkańcom Prawobrzeża oraz zwiększyłoby dostępność do Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Droga o której mowa, zaznaczona jest na projekcie przerywaną linią.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.
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	Brak uwag.	-
67	TAK	Brak uwag.	-
68	TAK	Brak uwag.	-
69	TAK	1. Szerokość ciągu pieszo-rowerowego na prześle mostowym powinna wynosić minimum 3 metry aby umożliwić mijanki rowerów 3 kołowych, np. marki Hopper o szerokości 115 cm https://www.youtube.com/watch?v=6o-CgnKnBOI	Ad.1 Szerokość ciągu pieszo – rowerowego na wiadukcie wynosi 3,0m.
70	TAK	2. Zdecydowanie popieram, ponieważ zostanie zlikwidowany bardzo niebezpieczny lewoskręt z pomorskiej do dworca, gdzie skręcający do dworca zatrzymywali zjazd z torów pozostałych będących na torach, powodując zagrożenie kolizji z pociągiem. Zjazd ten powinien w obecnej sytuacji zostać zlikwidowany, odbywać się poprzez rondo, za policją. Gdy powstanie wiadukt przejazd samochodów i pociągów będzie odbywał się płynnie, niezależnie, gdyż jest duży ruch pociągów, i szlabany są zamykane na długie okresy, tworząc duże korki.	Przyjęto do wiadomości.
71	TAK	1. Likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Pomorskiej w Szczecinie to absolutna konieczność dla bezpieczeństwa mieszkańców i firm mających siedzibę w okolicy przejazdu. Budowa nowego wiaduktu kolejowego w miejscu obecnego przejazdu kolejowego jest bardzo istotna dla pojazdów wyjeżdżających ze Szczecina kierujących się na autostradę A6 lub drogę S10 i S3	Przyjęto do wiadomości.
72	TAK	1. Bardzo dobra inicjatywa	Przyjęto do wiadomości.
73	TAK	Brak uwag.	-

74	TAK	Brak uwag.	-
75	TAK	Brak uwag.	-
76	TAK	1. Czy zjazd z wiaduktu w kierunku Stacyjnej oraz Narzędziowej uwzględnia samochody ciężarowe? Na wizualizacji nie wygląda to na swobodny skręt w lewo pod wiaduktem 2. Dlaczego nie są brane pod uwagę interesy firm znajdujących się na ulicy Narzędziowej – samochody ciężarowe, dźwigi, ciężki sprzęt – to wszystko musi na Narzędziową wjechać i z niej wyjechać – dlaczego projekt interesuje się tylko firmami po drugiej stronie torów 3. Co z przejazdem na ulicy Narzędziowej – czy po zamknięciu przejazdu na Pomorskiej, przejazd zostanie przebudowany na automatyczny? 4. Co z wjazdem i dojazdem do Narzędziowej w czasie budowy?	Ad.1 Geometria wszystkich zjazdów i łuków na skrzyżowaniach uwzględnia poruszanie się pojazdów ciężarowych. Ad.2 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.3 Inwestycja nie obejmuje przebudowy przejazdu na ul. Narzędziowej. Ad.4 Sposób organizacji ruchu na czas prowadzenia robót będzie przedmiotem opracowania na kolejnych etapach przygotowania inwestycji z uwzględnieniem potrzeb użytkowników terenów przyległych.
77	TAK	Brak uwag.	-
78	TAK	Brak uwag.	-
79	TAK	Brak uwag.	-

80	TAK	1. W związku z planami budowy ronda przed wjazdem na teren nieruchomości położonej przy ul. Pomorskiej 138-143 posiadamy zastrzeżenia polegające na: -uniemożliwieniu wjazdu i wyjazdu na teren nieruchomości podczas inwestycji. Obecnie teren jest dzierżawiony przez kilkadziesiąt firm wykonujących działalność wyłącznie usługową. Czas inwestycji tj. budowa ronda spowoduje zamknięcie kilkudziesięciu miejsc pracy. -inwestycję częściowo zaplanowano na terenie niebędącym we władaniu inwestora, - planowana budowa ronda na terenie należącym do użytkownika wieczystego nieruchomości tzn. przebudowa skrzyżowania w zaplanowany sposób, kształt ścieżek i chodników uniemożliwia wjazd i wyjazd pojazdów z okręgowej stacji kontroli pojazdów, co spowoduje jej zamknięcie, ponieważ nie będzie w stanie działać zgodnie z nałożonymi przepisami prawa tj. posiadaniem wyjazdu ze stanowiska badawczego. -frontowa, najbardziej atrakcyjna część nieruchomości blisko planowanego ronda utraci dostęp do drogi publicznej, pozostanie nieużytkowa. -zaplanowana budowa ronda agresywnie ingeruje w dotychczasowy stan przed budynkiem biurowym. Planuje się zlikwidowanie około 40 miejsc parkingowych, w zamian zaplanowano jedynie 5. Taka ingerencja będzie miała poważny wpływ na działalność kilkudziesięciu firm użytkujących budynek biurowy oraz właściciela nieruchomości. 2. Jesteśmy zwolennikami planowanej inwestycji, jednakże uprzejmie prosimy o zaplanowanie jej w sposób umożliwiający funkcjonowanie kilkudziesięciu firm.	Ad.1 Sposób organizacji ruchu na czas prowadzenia robót będzie przedmiotem opracowania na kolejnych etapach przygotowania inwestycji. W ramach inwestycji wstępnie zakłada się zachowanie w tym rejonie ok. 32 miejsc parkingowych. Pas drogowy w tym rejonie jest dość wąski i przede wszystkim należy uwzględnić rozwiązania na potrzeby prowadzenia ruchu drogowego. Ad.2 Możliwości parkingowe w kolejnych fazach przygotowania inwestycji będą brane pod uwagę.
81	TAK	Brak uwag.	-
82	TAK	Brak uwag.	-
83	TAK	Brak uwag.	-

84	TAK	1. Nasza firma Przedsiębiorstwo Handlu Sprzętem Rolniczym Agroma S.A. sąsiaduje bezpośrednio z planowaną przebudową ul. Pomorskiej i ma dwa wyjazdy z firmy bezpośrednio na tę ulicę. Pragniemy nadmienić, że jesteśmy firmą handlową. Zajmujemy się również wynajmem magazynów dla ok. 70 firm, do których przyjeżdżają samochody ciężarowe tzw. tiry i samochody ciężarowe z przyczepami. Na zamieszczonych wizualizacjach ul. Pomorskiej po przebudowie widać, że wjazd na teren naszej firmy będzie możliwy z ulicy wspomagającej, wybudowanej równolegle do obecnej ulicy, przez to zmniejszy się odległość jezdni od granicy terenu naszej firmy. To będzie miało istotny wpływ na możliwość wjazdu, szczególnie samochodów ciężarowych (typu TIR) i z przyczepami. Prawdopodobnie wiązać się to będzie z potrzebą poszerzenia wjazdów, aby te pojazdy mogły wjechać na teren naszej firmy jak i wyjechać. Tył samochodu ciężarowego przy ostrym skręcie przemieszcza się ok. 1,5-2m w stosunku do przodu pojazdu. Przy projektowaniu szerokości wjazdu na nasz teren uprzejmie prosimy o uwzględnienie powyższej uwagi. Podobno rondo, które ma zostać wybudowane u wlotu ul. Letniej musi mieć odpowiednio wyprofilowane jezdnie, na tyle szerokie aby swobodnie mogły poruszać się (skręcać) najdłuższe samochody ciężarowe i aby nie wjeżdżały kołami na krawężniki lub chodniki, jak to miało miejsce przy budowie ronda na ul. Pomorskiej pod ul. Struga. W czasie tamtej budowy poprawiano profile krawężników, które były niszczone (przewracane) przez skręcające samochody ciężarowe, ponieważ nie mieściły się. Jednocześnie zwracamy uwagę, że w okresie remontu dojazd do firm, w tym naszej będzie możliwy tylko przez ul. Letnią. Po zakończeniu inwestycji ulica Letnia stanie się główną ulicą dojazdową do naszej, jak i pozostałych firm znajdujących się na tej ulicy oraz prowadzących działalność na naszym terenie. Ulica ta jest w tragicznym stanie, została wybudowana w pierwszej połowie ubiegłego wieku, pokryta jest kostką brukową, w wielu miejscach rozjeżdżoną, załamaną, tworzącą wielkie dziury. Fatalny stan jezdni widoczny jest szczególnie po opadach deszczu. Chodniki już dawno zostały zniszczone przez parkujące samochody ciężarowe, a piesi mają utrudnione dojście do zakładów pracy. Gruntowny remont ulicy Letniej, od lat zapomnianej, a coraz bardziej ruchliwej i niezbędnej na przemysłowej mapie Szczecina, w naszej opinii, powinien zostać rozpatrzony już na etapie projektu omawianej inwestycji oraz w tę inwestycję zdecydowanie włączony.	Ad.1 Geometria zjazdów i ronda jest dostosowana do poruszania się po nich pojazdów ciężarowych. Inwestycja obejmuje przede wszystkim budowę bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej z przebudową układu drogowego w niezbędnym zakresie.
----	-----	---	--

85	NIE	Brak uwag.	-
86	NIE	Brak uwag.	-
87	TAK	1. Projekt nie zakłada budowy zjazdu z wiaduktu nad torami w kierunku dworca Szczecin Dąbie dla kierowców nadjeżdżających od południa, czyli od ulicy Struga. W praktyce oznacza to, że mieszkańcy osiedli Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe czy Płonia, chcąc dotrzeć na dworzec, będą musieli nadrabiać drogę, jadąc ulicą Raclawicką przez stale zakorkowane rondo przy skrzyżowaniu Goleniowskiej, Pomorskiej, Newtona i Raclawickiej (obok III LO). Dodatkowe pojazdy skręcające z Pomorskiej w lewo w Raclawicką tylko pogłębią obecne problemy, wydłużając korki na Pomorskiej i Gierczak. Sytuację można łatwo poprawić, budując zjazd z wiaduktu w prawo – od strony nastawni kolejowej. Po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej jest wystarczająco dużo przestrzeni, by zrealizować takie rozwiązanie. Pozwoliłoby ono znacząco usprawnić dojazd do dworca, skrócić czas przejazdu i odciążyć zatłoczone ulice w Dąbiu. 2. W projekcie nie uwzględniono dojazdu do nowego parkingu po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie od strony ulicy Jesiennej. Z dokumentacji wynika, że wjazd ma być możliwy wyłącznie od ulicy Wiosennej, co w praktyce uniemożliwi korzystanie z parkingu mieszkańcom Płoni, Kijewa oraz innych osiedli, którzy do dworca dojeżdżają ulicą Pomorską – ta według planów ma zostać odcięta od parkingu. Wystarczyłoby zaprojektować i wybudować krótki łącznik między ulicą Pomorską a Jesienną, aby znacząco poprawić dostęp do parkingu, ułatwić życie wielu mieszkańcom Prawobrzeża oraz zwiększyć wykorzystanie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Na planie taki dojazd jest oznaczony linią przerywaną. 3. Brakuje wind dla niepełnosprawnych	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją Ad.3 Ciąg pieszy umożliwia komunikację po obydwu stronach z wykorzystaniem jego spadków bez konieczności wykonywania wind.
88	NIE	Brak uwag.	-

89	TAK	1. Wnioskuje o wykonanie łącznicy umożliwiającej zjazd z ul. Narzędziowej w ul. Pomorską. Jak wynika z lakonicznego opisu projektu: „Skrzyżowanie z ul. Stacyjną wykonane zostanie w drugim poziomie z łącznicami umożliwiającymi zjazd z ulicy Stacyjnej na ul. Pomorską w kierunku północnym oraz zjazd z ul. Pomorskiej w ul. Stacyjną”; nie przewidziano natomiast podobnego rozwiązania dla ul. Narzędziowej. Obserwacja i pobieżna analiza dotychczasowego ciężkiego towarowego ruchu z baz transportowych i olbrzymiego parkingu TIR na tej ulicy, wskazuje, że podobne rozwiązanie jak dla ul. Stacyjnej również będzie niezbędne dla ul. Narzędziowej. 2. Wnioskuje o przeprowadzenie badania obecnego ruchu komunikacyjnego i analizy tego ruchu w okolicy części Dąbia zbliżonej do planowanego wiaduktu, a jeśli wyłoni się taka potrzeba ew. dla całości Dąbia) i wykonania jego prognozy po wybudowaniu wiaduktu wg zaproponowanego rozwiązania, a następnie taką adaptację projektu która uwzględni wnioski wynikające z tej analizy. Pobieżna analiza opisanych rozwiązań projektu wskazuje na zbyt wąskie ujęcie zagadnienia problemów komunikacyjnych Dąbia i konieczność takiej analizy właściwie dla całości terenów na północ od linii kolejowej. Z korespondencji z Kierownikiem Projektu wynika, że nie przeprowadzono analizy wpływu zaproponowanych rozwiązań na komunikację w tej części osiedla. A wydaje się że analiza taka powinna być przeprowadzona kompleksowo dla całości terenów na pn. od linii kolejowej, bo zaproponowane rozwiązanie wprowadza dodatkowe objazdy, które spowodują dodatkowy ruch na i tak już przeciążonych ulicach. 3. Wnioskuje o objęcie projektem również wylotu ul. Młyńskiej do ul. Pomorskiej i takie jego zaprojektowanie, aby nie pogorszyć dotychczasowych możliwości komunikacyjnych tego wylotu. Pomimo konkretnych zapytań dot. ww problemu Kierownik Projektu nie wypowiedział się jednoznacznie na ten temat.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 W przeprowadzonej korespondencji nie było poruszanego wątku przeprowadzenia badań obecnego ruchu komunikacyjnego, tym samym Kierownik Projektu nie udzielał takiej odpowiedzi. Ulica Pomorska i konieczność wykonania skrzyżowania bezkolizyjnego w jej ciągu znajduje się w dokumentach planistycznych miasta i analizy w tym zakresie nie są przeprowadzane na etapie przygotowania inwestycji do realizacji. Ad.3 Kierownik Projektu zgodnie z założeniami koncepcji projektowej wskazał jednoznacznie, że ul. Młyńska nie jest objęta zakresem inwestycji.
----	-----	---	---

90	TAK	1. Skrzyżowanie bezkolizyjne w tym miejscu jest bardzo potrzebne. Bliskość stacji kolejowej powoduje, że przejazd jest bardzo często zamknięty i tworzą się korki. Ulica Pomorska jest ulicą przemysłową jest duży ruch samochodów ciężarowych i dostawczych. Wiadukt będzie bezpiecznym rozwiązaniem 2. Płynniejszy przejazd zmniejszy zatory i skróci czas oczekiwania pojazdów, co przełoży się także na bardziej efektywną obsługę komunikacji publicznej. Rozwiązanie usprawni przejazd, skróci czas oczekiwania na światłach i zredukuje tworzenie się zatorów w godzinach szczytu. 3. Inwestycja przyczyni się do redukcji hałasu i emisji spalin wynikających z częstego zatrzymywania i ruszania pojazdów w obecnym układzie przejazdu kolejowo-drogowego. 4. Realizacja projektu stanowi rozwiązanie długoterminowe, dostosowane do rosnącego natężenia ruchu ograniczając konieczność kolejnych interwencji w przyszłości. Obecne rozwiązanie będzie coraz bardziej uciążliwe, wiadukt rozwiązuje problem na lata.	Przyjęto do wiadomości.
----	-----	--	-------------------------

91	NIE	1. Przy ulicy Pomorskiej znajduje się bardzo duża liczba firm, których działalność opiera się o transport ciężki (Animex Foods, Grupa Tom, Hurtostal 2, Raben, itp.). Roczne przychody tych firm liczone są w setkach milionów zł rocznie. Podczas realizacji budowy, z ulicy Pomorskiej będzie tylko jeden wyjazd- Rondo Łupaszka. Rondo Łupaszka już w tej chwili ma problemy z płynnością co powoduje codzienne zatory. Sytuacja ta pogłębi się krytycznie w czasie budowy wiaduktu i może negatywnie wpłynąć na funkcjonowanie przedsiębiorstw i ich przychody. Ewentualne rekompensaty mogą być bardzo wysokie. Obszar do optymalizacji: Należałoby przebudować rondo Łupaszka (np. dodatkowe pasy, dodatkowe zjazdy) w celu zwiększenia jego przepustowości i upłynnienia ruchu, a dopiero potem, budować wiadukt. 2. Do ulicy Pomorskiej ruch prowadzony jest 2 głównymi wjazdami: od strony Ronda Łupaszka i od zabytkowej części os. Dąbie (rondo łączące Goleniowską, Pomorską, Raclawicką i przedłużenie Gierczak). Rondo przy ul. Goleniowskiej/ Pomorskiej/ Raclawickiej już w obecnej chwili jest mocno przeciążone. Budowa wiaduktu może tylko pogorszyć ten stan, bo ułatwienie wyjazdu z ulicy Pomorskiej w stronę zabytkowej części Dąbia, będzie zwiększać ruch na rondzie przy Raclawickiej o pojazdy, których kierowcy nie będą chcieli stać w zatorze do ronda Łupaszka. Obszar do optymalizacji: Wiadukt należałoby wybudować, dopiero po zmniejszeniu ilości pojazdów jeżdżących Gierczak i Goleniowską. Należy podjąć działania w tym kierunku np. poprawić siatkę połączeń autobusowych z os. Dąbie, os. Kasztanowego, Załomia, Pucic i Wielgowa, ustanowić długie trasy autobusowe łączące ww. osiedla bezpośrednio z węzłem przesiadkowym Plac Rodła, wybudować parking P&R co zachęci mieszkańców ww. osiedli do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast indywidualnej. Propozycja: nawiązanie współpracy z gminą Goleniów na podobnych zasadach jak z gminą Police w zakresie wspólnego finansowania połączeń. 3. Ulica Narzędziowa to sięgacz drogowy, którego jedyny wjazd i wyjazd prowadzi z ulicy Pomorskiej. Ulica Narzędziowa zlokalizowana w pobliżu skrzyżowania Pomorska/Stacyjna (przy przejeździe kolejowym) i jest intensywnie wykorzystywana przez ruch ciężarowy. Mieści się tam wiele firm m.in. instalacja przetwarzająca odpady niebezpieczne (Espadon), ogromny parking dla ciężarówek oraz kilku recyklerów. Obecnie większość pojazdów ciężarowych dojeżdża do ul. Narzędziowej od Ronda Łupaszka, korzystając z ul. Pomorskiej. Planowany wiadukt nie przewiduje możliwości przekierowania ruchu z ul. Narzędziowej do Ronda Łupaszka. W konsekwencji, obsługa ul. Narzędziowej zostanie skierowana na ulicę Stacyjną. Spowoduje to konieczność przejazdu wszystkich pojazdów ciężarowych (w tym cystern i wozów asenizacyjnych z odpadami niebezpiecznymi) w głąb strefy "starego miasta" osiedla Dąbie (przez ulice Raclawicką, Nurkową lub przeciążone rondo Raclawicka / Goleniowska / Pomorska). Taki ruch jest krytycznie niepożądany, ponieważ: - ulice te leżą w strefie rewitalizacji i posiadają duże walory zabytkowe; - jest to strefa o zwartej zabudowie mieszkalnej, w której już obecnie jest wysoki hałas; - rondo Raclawicka/Goleniowska/Pomorska jest już mocno przeciążone, a na sąsiadujących ulicach (Gierczak, Goleniowska) występują częste zatory drogowe; - ewentualna katastrofa drogowa z udziałem pojazdów wiozących odpady niebezpieczne może zagrozić bezpośrednio wielu mieszkańcom. Obszar do optymalizacji: zaprojektowanie wiaduktu obejmującego połączenie ul. Narzędziowej i Pomorskiej i wyprowadzenie ruchu nie do zabytkowego centrum Dąbia. 4. Obecny projekt nie spełnia kryteriów inkluzyjności. Nie ma przewidzianych udogodnień dla osób o zmniejszonej zdolności poruszania się którzy poruszają się pieszo.	Ad.1 Na kolejnym etapie opracowywania dokumentacji powstanie projekt tymczasowej organizacji ruchu mający na celu zapewnienie ruchu pojazdów w czasie budowy wiaduktu i układu drogowego, nie mniej jednak sama budowa wiaduktu będzie wiązać się z czasowymi utrudnieniami. Ad.2 Zagadnienie związane jest z polityką transportową miasta a nie przedmiotową inwestycją. Ad.3 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.4 Projekt uwzględnia obsługę wszystkich uczestników ruchu drogowego z uwzględnieniem osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.
----	-----	---	--

92	NIE	1. Napiszę to jako długoletni mieszkaniec Dąbia i oczywiście można się ze mną nie zgadzać. Budowa wiaduktu na Pomorskiej zaspokoi potrzeby chwilowe i wielokrotni problemy długofalowo bo odblokuje cały strumień samochodów przez nieprzepustowe rondo w Dąbiu. Według mnie przyszłościowo należy wyprowadzić ciężki ruch z centrum Dąbia poprzez : 2. 1.Wyprowadzenie ruchu z Pomorską ul. Miłą (modernizacja) i wejście wiaduktami w ul Tczewską z budową węzła. Więcej miejsca na budowę węzła z wiaduktami, proste tereny. 2. Jednoczesna likwidacja przejazdów na ul. Pomorskiej, Tczewskiej (2) oraz Wiosennej. 3. Nad ulicą Wiosenną zabudowa ciągu pieszo-rowerowego dla ruchu lokalnego. 3. 4. Rozbudowa obecnego parkingu po stronie Południowej do potrzeb osiedli Majowe-Słoneczne- Bukowe, żeby nie okupowali części Dąbia generując ruch. 5. Przejście podziemne dworca zapewni normalną komunikację z parkingu południowego. 6. Obecny parking SKM zostaje dla potrzeb Dąbia- Załomia 4. Takie rozwiązanie pozwoli długofalowo wyprowadzić ogrom ruchu z Dąbia i przenieść go na granice osiedla poprzez wjazdy ul. Przestrzennej, Goleniowskiej i Tczewskiej. A tak będziemy mieli wieczny korek na rondzie Newtona, którego nie da się w żaden sposób zagospodarować przy proponowanym rozwiązaniu.	Ad.1-4 Uwagi nie odnoszą się do planowanej inwestycji tylko do uwarunkowań planistycznych wynikających z innych dokumentów. Przyjęto do wiadomości.
93	TAK	1. Uważam, że zlikwidowanie przejazdu kolejowego ze szlabanem na ul. Pomorskiej pomoże w rozładowaniu ruchu.	Przyjęto do wiadomości.

94	TAK	1. W przedstawionym projekcie brakuje zjazdu z wiaduktu nad torami kolejowymi w kierunku dworca Szczecin Dąbie dla samochodów jadących od strony ul. Struga. W efekcie mieszkańcy południowej części Prawobrzeża – m.in. osiedli Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe i Płonia – zostaną zmuszeni do korzystania z objazdu przez ul. Raclawicką oraz przeciążone rondo przy III LO. Skierowanie dodatkowego ruchu na to skrzyżowanie, zwłaszcza pojazdów skręcających z ul. Pomorskiej w Raclawicką, doprowadzi do dalszego zwiększenia korków, także na dojazdach do ronda. Tymczasem możliwe jest zaprojektowanie zjazdu w prawo z wiaduktu, po wschodniej stronie ul. Pomorskiej, w rejonie nastawni kolejowej, gdzie dostępna jest odpowiednia przestrzeń. Takie rozwiązanie usprawniłoby dojazd do dworca i zmniejszyło problemy komunikacyjne w Dąbiu. 2. Równie istotnym problemem jest brak bezpośredniego dojazdu do nowego parkingu planowanego przy ul. Jesiennej po południowej stronie stacji. Projekt przewiduje wjazd wyłącznie od ul. Wiosennej, co wyklucza z użytkowania parkingu osoby dojeżdżające ul. Pomorską, w tym mieszkańców Płoni i Kijewa. Zaprojektowanie krótkiego łącznika drogowego pomiędzy ul. Pomorską a Jesienną, zaznaczonego na planach linią przerywaną, znacząco poprawiłoby funkcjonalność parkingu oraz dostęp do kolei metropolitalnej.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.
----	-----	---	--

95	TAK	1. Projekt nie zakłada zjazdu z wiaduktu nad torami kolejowymi w kierunku dworca Szczecin Dąbie dla pojazdów nadjeżdżających od południa, tj. od strony ul. Struga. W praktyce oznacza to, że mieszkańcy osiedli Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe czy Płonia, chcąc dojechać do dworca, będą zmuszeni do objazdu przez ul. Raławicką oraz silnie obciążone rondo przy skrzyżowaniu ulic Goleniowskiej, Pomorskiej, Newtona i Raławickiej (przy III LO). Dodatkowy ruch pojazdów skręcających w lewo z ul. Pomorskiej w Raławicką jeszcze bardziej pogłębi istniejące tam zatory, wydłużając korki również na ul. Pomorskiej i Gierczak. Problem ten można stosunkowo łatwo rozwiązać, projektując zjazd z wiaduktu w prawo, od strony nastawni kolejowej. Po wschodniej stronie ul. Pomorskiej dostępna jest wystarczająca przestrzeń. Takie rozwiązanie znacząco skróciłoby dojazd do dworca oraz ograniczyło natężenie ruchu w centrum Dąbia. 2. Projekt nie przewiduje podłączenia do nowego parkingu zlokalizowanego po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie przy ul. Jesiennej. Zgodnie z dokumentacją, parking ma być dostępny wyłącznie od strony ul. Wiosennej, co praktycznie uniemożliwia korzystanie z niego mieszkańcom Płoni, Kijewa i innych osiedli dojeżdżających ul. Pomorską, która zostanie od parkingu odcięta. Wykonanie krótkiego połączenia drogowego od ul. Pomorskiej do ul. Jesiennej znacząco poprawiłoby dostępność parkingu, ułatwiło dojazd do dworca i zwiększyło atrakcyjność Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Na waszych rysunkach zaznaczyliście tę drogę linią przerywaną.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.
----	-----	---	--

96	TAK	1. W przedstawionym projekcie brakuje zjazdu z wiaduktu nad torami kolejowymi w kierunku dworca Szczecin Dąbie dla samochodów jadących od strony ul. Struga. W efekcie mieszkańcy południowej części Prawobrzeża – m.in. osiedli Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe i Płonia – zostaną zmuszeni do korzystania z objazdu przez ul. Raclawicką oraz przeciążone rondo przy III LO. Skierowanie dodatkowego ruchu na to skrzyżowanie, zwłaszcza pojazdów skręcających z ul. Pomorskiej w Raclawicką, doprowadzi do dalszego zwiększenia korków, także na dojazdach do ronda. Tymczasem możliwe jest zaprojektowanie zjazdu w prawo z wiaduktu, po wschodniej stronie ul. Pomorskiej, w rejonie nastawni kolejowej, gdzie dostępna jest odpowiednia przestrzeń. Takie rozwiązanie usprawniłoby dojazd do dworca i zmniejszyło problemy komunikacyjne w Dąbiu. 2. Równie istotnym problemem jest brak bezpośredniego dojazdu do nowego parkingu planowanego przy ul. Jesiennej po południowej stronie stacji. Projekt przewiduje wjazd wyłącznie od ul. Wiosennej, co wyklucza z użytkowania parkingu osoby dojeżdżające ul. Pomorską, w tym mieszkańców Płoni i Kijewa. Zaprojektowanie krótkiego łącznika drogowego pomiędzy ul. Pomorską a Jesienną, zaznaczonego na planach linią przerywaną, znacząco poprawiłoby funkcjonalność parkingu oraz dostęp do kolei metropolitalnej.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.
97	NIE	1. Należy zlikwidować, widoczne na wizualizacji schody, gdyż blokują wjazd na działkę nr 2/29 stanowiącą dojazd do hal ul. Pomorska 28. Wnosimy o likwidację tych schodów. Rysunki w załączeniu. 2. Należy wykonać brakujący odcinek ul. Jesiennej, stanowiący łącznik ze zrealizowaną inwestycją SIM. Pozwoli to na skierowanie ruchu bezpośrednio w kierunku ul. Wiosennej przez Jesienną. Realizacja tego brakującego odcinka drogi pozwoli na likwidację korków tworzących się na ul. Pomorskiej. Rysunek w załączeniu. 3. Należy poszerzyć wjazd na działkę nr 2/29, który jest niezbędny i konieczny do prawidłowej komunikacji samochodów TIR. W/w wjazd stanowi dojazd do hal produkcyjno magazynowych ul. Pomorska 28. Rysunek w załączeniu. 4. Wnoszę o bezwzględne zapewnienie bezkolizyjnego dojazdu do naszych obiektów w czasie trwania tej inwestycji. Bezkolizyjna komunikacja z szeregiem hal ul. Pomorska 28.	Ad.1 Schody zostaną wykonane w sposób niekolidujący ze zjazdem na działkę 2/29. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją. Ad.3 Na dalszym etapie opracowywania dokumentacji projektowej zostanie zapewniona odpowiednia geometria zjazdu. Ad.4 Sposób organizacji ruchu na czas budowy będzie przedmiotem opracowania na kolejnych etapach przygotowania inwestycji.

98	TAK	Ta inwestycja jest bardzo potrzebna. Już teraz tworzą się korki na ul. Pomorskiej, kiedy zamykany jest szlaban, a w godzinach szczytu korkuje się całe Dąbie przez przejazdy kolejowe. Zdecydowanie gorzej będzie jak pociągi będą kursować częściej (kolej metropolitalna).	Przyjęto do wiadomości.
99	TAK	Brak uwag.	-
100	TAK	1. Wnosimy o lokalizację klatki schodowej (schodów zewnętrznych) we wschodniej części wiaduktu, analogicznie do planowanych schodów od strony ul. Stacyjnej. Na wizualizacjach widoczne są 2 szt. schodów (od wsch. i zach.), na projekcie zagospodarowania brak naniesionych schodów po stronie wschodniej. 2. Wnioskujemy o konieczność wykonania chodnika wzdłuż granicy z terenem kolejowym (w większości poza obecnym zakresem opracowania), wzdłuż ogrodzenia działek nr 2/29; 2/28; 2/67; łączącym węzeł przesiadkowy SKM, pętlę autobusową, parking z wnioskowaną klatką schodową na wiadukt. 3. Ze względu na istniejące pomieszczenia biurowe na 1 piętrze budynku (działka nr 2/30), przylegającego do terenu inwestycji i wiaduktu zachodzi obawa wzrostu emisji hałasu. Wnosimy o uwzględnienie ekranów akustycznych transparentnych a nie pełnych. 4. Proponowane nowe zjazdy z ulicy Pomorskiej na działkę nr 2/30 są węższe niż istniejące. Wykonano je w uzgodnieniu z PKP i wiąże się to z obsługą ruchu samochodów TIR do hali produkcyjnej. Wnioskujemy o uszanowanie wcześniejszych uzgodnień i utrzymanie gabarytów istniejących wjazdów bez konieczności przebudowy układu bramowego. 5. Wnosimy o zapewnienie bezkolizyjnego dojazdu do działki nr 2/30 (i działek sąsiednich) w czasie trwania budowy wiaduktu w celu zminimalizowania potencjalnych strat finansowych w związku z ograniczeniem swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej. 6. Wnosimy o zaprojektowanie i wykonanie brakującego odcinka ul. Jesiennej (od węzła SKM do ul. Pomorskiej) jeszcze przed rozpoczęciem prac budowlanych związanych z realizacją wiaduktu, ze szczególnym uwzględnieniem wykonania wjazdu z ul. Pomorskiej na ul. Jesienną (analogicznie jak w ul. Miłą). 7. Prosimy o potwierdzenie uznania PHU ELSTAN, właściciela działki nr 2/30 za stronę w postępowaniu administracyjnym.	Ad.1 Po wschodniej stronie wiaduktu nie planuje się ciągu pieszego. Ad.2 Proponowany ciąg pieszy znajdowałby się na terenie zamkniętym linii kolejowej – w związku z tym brak jest możliwości wykonania takiego ciągu przez Miasto. Ad.3 Analizy wpływu inwestycji na otaczającą zabudowę będą wykonywane na kolejnych etapach inwestycji. Ad.4 Geometria zjazdów będzie dostosowana do ruchu samochodów ciężarowych w tym TIR. Ad.5 Sposób organizacji ruchu na czas budowy będzie przedmiotem opracowania na kolejnych etapach przygotowania inwestycji. Ad.6 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją. Ad.7 Na tym etapie nie jest prowadzone żadne postępowanie administracyjne związane z tą inwestycją.

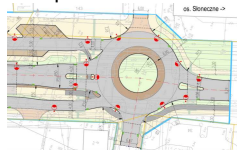
101	NIE	1. Budowa wiaduktu spowoduje duże utrudnienia w ruchu ul. Miła oraz ul. Narzędziowa dla firm ta się znajdujących. Ważniejszym problemem do rozwiązania jest jednopasmowe rondo na skrzyżowaniu ul. Struga i Pomorskiej, które w godzinach szczytu jest zablokowane	Ad.1 Na etapie budowy wiaduktu mogą pojawiać się utrudnienia wynikające z konieczności wprowadzenia czasowej organizacji ruchu na czas wykonywania robót budowlanych.
102	TAK	Brak uwag.	-
103	TAK	Róbmy to.	-
104	TAK	Brak uwag.	-
105	TAK	1. Zwracam uwagę na brak zaplanowanego zjazdu z wiaduktu nad linią kolejową w stronę dworca Szczecin Dąbie dla ruchu prowadzonego od południa, od ul. Struga. W obecnym kształcie projektu mieszkańcy osiedli Słoneczne, Majowe, Kijewo, Bukowe i Płonia, jadąc na dworzec, będą zmuszeni do korzystania z długiego objazdu przez ul. Raclawicką i zatłoczone rondo przy skrzyżowaniu Goleniowskiej, Pomorskiej, Newtona i Raclawickiej. Skierowanie dodatkowego ruchu na to rondo, zwłaszcza pojazdów skręcających z Pomorskiej w Raclawicką, pogorszy płynność ruchu i wydłuży korki w całym rejonie Dąbia. Tymczasem możliwe jest wykonanie zjazdu w prawo z wiaduktu, po stronie wschodniej ul. Pomorskiej, w pobliżu nastawni kolejowej, gdzie warunki przestrzenne na to pozwalają. Rozwiązanie to skróciłoby dojazd do dworca i ograniczyło natężenie ruchu w niewralgicznych punktach. 2. W projekcie jest brak dojazdu do nowego parkingu przy ul. Jesiennej od strony ul. Pomorskiej. Projekt przewiduje dostęp wyłącznie od ul. Wiosennej, co w praktyce uniemożliwia korzystanie z parkingu osobom dojeżdżającym od strony Płoni czy Kijewa. Wykonanie krótkiego odcinka drogi łączącej Pomorską z Jesienną, znacząco poprawiłoby dostępność parkingu i ułatwiło mieszkańcom korzystanie z kolei.	Ad.1 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Wykonanie ulicy Jesiennej i połączenie z parkingiem po południowej stronie stacji Szczecin Dąbie nie jest objęte niniejszą inwestycją.

106	NIE	1. Strategia Rozwoju Szczecina 2035 jednoznacznie wskazuje konieczność wyprowadzenia tranzytu ciężarowego poza obszary miejskie. Planowana budowa wiaduktu na ul. Pomorskiej stoi w sprzeczności z tym celem, ponieważ wprowadza intensywny ruch ciężarowy do istniejącej i dynamicznie rozwijającej się strefy mieszkaniowej. Realizacja tej inwestycji spowoduje skierowanie całego ruchu ciężkiego w relacji Pomorska–Narzędziowa (od strony węzła Szczecin Kijewo) oraz Narzędziowa–Pomorska (w kierunku tego węzła) przez ulice Stacyjną i Raclawicką. Oznacza to przejazd pojazdów o masie do 40 ton, długości do 18,75 m oraz transportów ADR przez obszary o funkcjach mieszkaniowych, rekreacyjnych i publicznych. Znaczenie ul. Stacyjnej dodatkowo wzrośnie wraz z uruchomieniem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej pod koniec 2026 roku. Dworzec PKP Szczecin Dąbie będzie pełnił rolę istotnego węzła przesiadkowego dla transportu kolejowego, aglomeracyjnego i publicznego. Jednocześnie wzdłuż tej ulicy realizowana jest nowa zabudowa mieszkaniowa Dąbie-Park. Podobna sytuacja występuje przy ul. Raclawickiej, gdzie powstaje kolejny budynek mieszkalny Raclawicka Park oraz zlokalizowany jest park miejski i przebieg Historycznego Szlaku Cysterskiego Kołbacz–Dąbie. W dalszym przebiegu trasy ruch ciężki prowadzony byłby przez niewielkie rondo, a następnie na wiadukt nad linią kolejową na ul. Pomorskiej – w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły, komisariatu policji oraz Klubu Delta, będącego ważnym centrum aktywności społecznej. Choć budowa wiaduktu zlikwiduje korki związane z zamykaniem przejazdu kolejowego, nastąpi to kosztem długofalowych i istotnych konsekwencji społecznych. Należą do nich pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzrost hałasu, ryzyko uszkodzeń budynków wynikające z bliskości jezdni, przyspieszona degradacja infrastruktury oraz brak rozdzielenia ruchu lokalnego od intensywnego tranzytu ciężarowego. W bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i węzła przesiadkowego takie rozwiązanie należy uznać za nieakceptowalne. Racjonalną alternatywą jest realizacja nowej, możliwie najkrótszej trasy pomiędzy ul. Pomorską a ul. Narzędziową, poprowadzonej poza obszarem zabudowy mieszkaniowej. Wariant pierwszy (mapa nr 1) zakłada niewielką korektę biegu rzeki Płoni, co umożliwi realizację trasy bez konieczności budowy nowego mostu. Wariant drugi (mapa nr 2) przewiduje budowę nowej przeprawy. Pomimo wyższych kosztów inwestycyjnych, rozwiązania te pozwalają uniknąć długofalowych negatywnych skutków społecznych i przestrzennych oraz stanowią kompromis pomiędzy interesami mieszkańców, użytkowników transportu publicznego i kolejowego oraz przedsiębiorców z ul. Narzędziowej. 	Ad.1 Budowany wiadukt nie służy tylko i wyłącznie ruchowi pojazdów ciężarowych ale przede wszystkim komunikacji osiedli położonych po obydwu stronach linii kolejowej. Inwestycja sama w sobie nie odnosi się do sposobu organizacji ruchu pojazdów ciężarowych w skali miasta. Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej. Ad.2 Konieczność zastosowania elementów zabezpieczających przed hałasem sąsiadującej zabudowy, będzie dopiero przedmiotem analiz w kolejnych fazach przygotowania inwestycji. Ad.3 Geometria wlotu na rondo zaprojektowana jest tak aby zapewnić jednocześnie możliwość przejazdu pojazdów ciężarowych jak i zapewnić bezpieczeństwo ruchu wszystkim użytkownikom ruchu drogowego. Ad.4 Ostateczna geometria poszczególnych elementów pasa drogowego będzie uwzględniona na etapie przygotowania dokumentacji projektowej.
-----	-----	--	--

2. Brak ekranów dźwiękochłonnych na najeździe na wiadukt od strony budynku wielorodzinnego, w którym zlokalizowany jest sklep Biedronka, stanowi istotne zagrożenie dla komfortu i zdrowia mieszkańców. Bez ich zastosowania lokale mieszkalne, w szczególności na wyższych kondygnacjach, będą bezpośrednio narażone na nadmierny hałas oraz uciążliwości związane z intensywnym ruchem pojazdów, co jest sprzeczne z zasadami ochrony akustycznej zabudowy mieszkaniowej.



3. Wjazd na nowe rondo od strony os. Słonecznego (węzła Szczecin Kijewo) powinien zostać przesunięty o kilka metrów na północ. Takie rozwiązanie poprawi geometrię wlotu oraz komfort i bezpieczeństwo jego pokonywania, co jest szczególnie istotne dla kierowców ciągników siodłowych z naczepami oraz autobusów komunikacji miejskiej, a także dla mieszkańców korzystających z transportu publicznego. Wyprzedzając kontrargument miasta przeciwko temu rozwiązaniu, polegający na rzekomej niezgodności proponowanego wlotu z zasadami kształtowania geometrii skrzyżowań o ruchu okrężnym, należy wskazać, że nie znajduje on jednoznacznego potwierdzenia w praktyce inżynierskiej stosowanej na terenie Szczecina. Przykładem jest rondo Portowców, zlokalizowane na drodze krajowej nr 10 – jednej z głównych ulic wjazdowych do miasta – gdzie zastosowano wlot o geometrii zbliżonej do stycznej. Rondo to obsługuje intensywny ruch, w tym pojazdy ciężkie, i funkcjonuje poprawnie od wielu lat. Wloty o takiej geometrii są stosowane w sytuacjach wynikających z lokalnych uwarunkowań przestrzennych oraz potrzeby zapewnienia płynnego i bezpiecznego przejazdu pojazdów o dużych gabarytach. W proponowanym przypadku przesunięcie wjazdu ma na celu poprawę czytelności toru jazdy i manewrowości, a nie wprowadzenie nieintuicyjnych zachowań uczestników ruchu.



4. Dodatkowo zasadne jest rozważenie poszerzenia projektowanej drogi dla rowerów o kilka-kilkanaście centymetrów. Nawet niewielkie zwiększenie szerokości poprawia bezpieczeństwo i płynność ruchu rowerowego, szczególnie w rejonie skrzyżowań i wjazdów, gdzie już obecnie występuje bardzo duże natężenie ruchu ciężarowego i samochodowego, a jednocześnie z infrastruktury tej korzysta wiele osób dojeżdżających do pracy rowerem lub hulajnogą elektryczną. Szerokość 2,0 m stanowi jedynie minimum wymagane przepisami, natomiast dodatkowe centymetry w istotny sposób podniosą funkcjonalność i bezpieczeństwo tego odcinka.



107	TAK	1. Budowa bezkolizyjnego przejazdu nad linią kolejową w ciągu ul. Pomorskiej jest zasadna, natomiast przedstawiona koncepcja przedstawia rozwiązania, które są niespójne w zakresie infrastruktury rowerowej. Niektóre rozwiązania wręcz uniemożliwiają korzystanie z niej. Brakuje połączeń korzystnych dla rozwoju miejskiej mobilności, choćby rowerowego połączenia z dworcem PKP. 2. W stanie istniejącym, w ciągu ul. Pomorskiej, na odcinku od Ronda Łupaszki od okolic ul. Łąkowej znajduje się infrastruktura rowerowa w postaci wydzielonej drogi dla rowerów oraz drogi pieszorowerowej, położonej po wschodniej stronie drogi. Tymczasem z wizualizacji wynika, że infrastruktura pieszo-rowerowa ma się znajdować po zachodniej stronie obiektu. To oznacza, że na którymś odcinku ul. Pomorskiej będzie musiało się odbywać niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przeczucie ruchu rowerowego na drogą stronę jezdni o dużym natężeniu ruchu, z dużym udziałem pojazdów ciężarowych. Kontynuacja drogi dla rowerów po stronie wschodniej wydaje się również najbardziej zasadna, biorąc pod uwagę szerokość pasa drogowego, w tym pozostałą dostępną szerokość, licząc od krawędzi jezdni do granicy działki. Wobec powyższego wnosi się o zmianę położenia drogi dla rowerów (pieszo-rowerowej) na obiekcie na stronę wschodnią i konsekwentne trzymanie się jednej strony drogi, jeśli nie przewiduje się rozwiązań po obu stronach. 3. Z przedstawionych materiałów wynika, na obiekcie nie przewiduje się rozdzielania ruchu pieszego od rowerowego, co jest jednak istotne ze względu na różne potrzeby tych użytkowników. Biorąc pod uwagę stan obecny, jak i docelowy, należałoby założyć wzrost ruchu rowerowego po wybudowaniu infrastruktury rowerowej na całym odcinku. W takim przypadku zasadne jest rozdzielanie ruchu pieszego i rowerowego. 4. Brak jest połączenia projektowanej infrastruktury rowerowej na obiekcie z ulicą Stacyjną, przy której znajduje się dworzec PKP wraz z przystankiem SKM. Dbłość o takie połączenia jest istotna w kontekście rozwoju zrównoważonego transportu i promowaniu innych form miejskiej mobilności. W takim przypadku należałoby doprojektować łącznik z ul. Stacyjną w postaci dwukierunkowej drogi dla rowerów, która umożliwi dojazd z obiektu w kierunku dworca i odwrotnie. Należy zauważyć, że przy obecnym rozwiązaniu, ktoś, kto wjedzie rowerem na obiekt od strony ul. Stacyjnej, nie ma w ogóle możliwości wjazdu na projektowaną drogę dla rowerów, która jest po przeciwnej stronie, a to oznacza konieczność jazdy jezdnią i potencjalne konflikty.	Ad. 1, 4 Inne połączenie w kierunku ulicy Stacyjnej zostanie przeanalizowane w kolejnym etapie przygotowania inwestycji. Ad. 2 Przeprowadzenie infrastruktury rowerowej po stronie zachodniej wiązało się z możliwością powiązania jej ze ścieżką rowerową wzdłuż rzeki Płonia oraz możliwością dalszego zlokalizowania jej w pasie drogowym ulicy Pomorskiej w kierunku Dąbia. Ad. 3 Brak możliwości z uwagi na ograniczoną szerokość dostępnego pasa drogowego na wykonania odseparowanych ciągów pieszego i rowerowego. Ad.4 W obszarze objętym zakresem inwestycji ul. Stacyjna nie posiada infrastruktury rowerowej.
-----	-----	---	---

108	NIE	1. Koncepcja wizualna nie pokrywa się z planem sytuacyjnym. Na wizualizacjach przedstawiony jest zjazd do ul. Narzędziowej (w tym do Biedronki) dla samochodów jadących od strony pl. Słowiańskiego. Natomiast na planie w tym miejscu jest wyrysowany jedynie chodnik. Plan powinien być uzupełniony o zjazd dla samochodów. Jak również powinny być w tym miejscu uwzględnione potrzeby rowerzystów poprzez zaplanowanie ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego, tak aby umożliwić ruch rowerowy pomiędzy wiaduktem/ul. Pomorską a ul. Narzędziową oraz ul. Stacyjną. 2. Wszystkie przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe powinny mieć zapewnione doświetlenie, szczególnie tyczy się to - przejścia przy rondzie z ul. Letnią, gdzie brakuje osobnego oświetlenia dla pieszych jak i brakuje jakiegokolwiek oświetlenia, - przejście z ul. Miłą, 3. Na planie brakuje wyrysowanych schodów po stronie południowej torów, są uwidocznione jedynie schody przy ul. Stacyjnej (na wizualizacjach te schody już są). Jeśli spojrzeć na obecnie wyrysowany plan to południowe schody będą kolidować ze zjazdami. Ponadto brakuje informacji, czy schody dla pieszych będą odpowiednio doświetlone, warto rozważyć montaż dodatkowego oświetlenia, aby również pod wiaduktem przy zejściu nie było ciemnych stref. 4. Brak możliwości zjazdu z ul. Pomorskiej od strony południowej na ul. Stacyjną powoduje, że cały ruch z terenów szczególnie do nowobudowanej zabudowy mieszkalno-usługowej przy ul. Stacyjnej oraz z osiedli Majowe, Kijewo, Płonia-Śmierdnica-Jezierzyce do stacji kolejowej Szczecin Dąbie będzie poprowadzony przez rondo przy Delcie. Czy było prowadzone badanie ruchu oraz przeprowadzone symulacje jak to wpłynie na ruch przez to rondo, które czasem już teraz w godzinach szczytu mocno się blokuje. Czy jest plan na przebudowę tego ronda w celu usprawnienia ruchu. Również ruch z terenów przemysłowych przy ul. Narzędziowej (w tym pojazdów ciężkich) w kierunku południowym zostanie skierowany na ul. Raławicką lub ul. Pomorską w kierunku północnym co po pierwsze znowu spowoduje wzmożony ruch na wspomnianym rondzie, jak również może obciążyć ul. Stacyjną i Raławicką, które raczej są ulicami spokojnymi. Obecnie pojazdy z ul. Narzędziowej mają swobodny skręt w lewo na przejazd kolejowy i ul. Pomorską. Dodatkowo przedstawione rozwiązanie drogowe usunie trasę alternatywną do Starego Dąbia prowadzącą przez ulice Stacyjną, Raławicką, Nurkową oraz Gryfińską.	Ad.1 W zakresie omawianego fragmentu rozwiązania przedstawione na wizualizacjach są prawidłowe. Ad.2 Wszystkie przejścia dla pieszych zostaną wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym także z zapewnieniem doświetlenia Ad.3 Zejścia będą wykonane w sposób niekolidujący ze zjazdami oraz odpowiednio oświetlone Ad.4 Sposób skomunikowania ulic Pomorskiej z ulicą Narzędziową będzie przedmiotem dodatkowych analiz pod kątem możliwości terenowych. Wstępne ustalenia wykazują możliwość zajęcia w tym celu terenu znajdującego pomiędzy ulicami Narzędziową - Pomorską i rzeką Płonią po wschodniej stronie ulicy Pomorskiej.
109	TAK	Jak najszybciej!	-