

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania "Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza" wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego.

Konsultacje społeczne dla zadania zostały przeprowadzone na podstawie Zarządzenia 208/16 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 6 czerwca 2016 roku.

W okresie od 10 czerwca do 10 lipca 2016 roku wpłynęły następujące wnioski i opinie. Poniżej zamieszczona jest treść wniosku i odpowiedź.

Uwagi do wszystkich rysunków:

- Utworzenie prawidłowego oznakowania poziomego kierunkowego na wszystkich ścieżkach rowerowych (aktualnie mieszkańcy często poruszają się ścieżkami pod prąd)

Odpowiedź:

W docelowej organizacji ruchu znaki P-23 będą skierowane we właściwą stronę.

- Wykorzystywanie na ścieżkach rowerowych dwukierunkowych oznakowania P-1 linia pojedyncza przerywana

Odpowiedź:

Wg przepisów takie rozwiązanie nie jest możliwe dla dróg o szerokości pasa mniejszej niż 2,90 m.

- Znak poziomy P-23 rower warto malować przy początkach tras zamiast w ustalonej odstępach np. jak jest na ul. Ku Słońcu, najlepiej gdyby był tylko na skrzyżowaniach. Na pozostałych ścieżkach lepiej go już nie malować

Odpowiedź:

Proponowane przez wnioskodawcę oznakowanie zostanie zastosowane w projekcie stałej organizacji ruchu.

- Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:
- dobrą widocznością w ciągu całej doby,

- wysokim współczynnikiem odblaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie (oznakowanie grubowarstwowe. czyli takie, które nie musi być malowane każdego roku a jego wytrzymałość jest ważna przez lata)
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Odpowiedź:

Oznakowanie zostanie zaprojektowane i wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami, które zostaną przywołane w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót.

Rysunek 1 (007 na BIP)

<http://www.konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/files/E7736AD25D874DB99546A6AC79F182B5/007%20na%20BIP.pdf> :

- zmniejszenie parkingowca w okolicach wjazdu do portu o połowę (tak aby pozostał tylko pod Trasą Zamkową, wtedy też przybliżyć ścieżkę jednokierunkową tak aby była pod Trasą) pozostały teren przeznaczyć na inwestycję lub stworzyć za trasą parking podziemny z takim schematem .

Odpowiedź:

Parking zaprojektowany zgodnie z MPZP. Ma posiadać miejsca parkingowe dla autobusów i samochodów kempingowych. Rozwiązania dotyczące zagospodarowania są konsultowane na bieżąco z Architektem Miasta.

- ul. Tadeusza Wendy - stworzenie ścieżek rowerowych w obie strony poszerzając ulicę

Odpowiedź:

Ulica Wendy od ulicy Zbożowej ma funkcjonować, jako strefa ruchu uspokojonego bez wydzielenia ścieżki rowerowej. Ruch rowerowy ma się odbywać po jezdni w ramach uspokojenia ruchu.

- poszerzenie ścieżki rowerowej minimum 3 m po 1,5m na kierunek z nowego mostu przez Jana z Kolna w stronę Wałów Chrobrego (przez okolice nowego parkingowca, torów tramwajowych do skrzyżowania na wysokości schodów i restauracji Columbus) to może być jedna z głównych tras rowerowych w mieście

Odpowiedź:

Propozycja jest interesująca i zostanie poddana analizie.

- stworzenie ścieżek rowerowych kosztem chodników od nowego skrzyżowania pod Trasą Zamkową do ul. Wyszyńskiego.

Odpowiedź:

Projektowana ulica łącząca ul. Wyszyńskiego z nowym skrzyżowaniem będzie miała szerokość jezdni 6,5 metra i będzie obsługiwała ruch samochodowy, tramwajowy i rowerowy.

- Stworzenie w okolicy schodów przy nowym moście w okolicy ul. Zbożowej zjazdów rowerowych z mostu na ul. Zbożową (tak aby rowerzysta nie musiał schodzić z roweru i schodzić schodami).

Odpowiedź:

Place łączące ul. Zbożową z mostem Kłodnym zaprojektowane są w formie tarasów i umożliwiają korzystanie z nich zarówno pieszym jak i rowerzystom.

Rysunek 2 (008 na BIP):

- stworzenie prostszego i bardziej pojemnego parkingowca w okolicy nowego dużego ronda

Odpowiedź:

Parking zostanie zaprojektowany tak, aby uzyskać maksymalną ilość miejsc postojowych uwzględniając między innymi istniejące podpory Trasy Zamkowej.

- zrezygnowanie z małego ronda przy Urzędzie Celnym i stworzenie płynniejszego wjazdu z ul. Energetyków na ul. Zbożową z sygnalizacją z płytami indukcyjnymi

Odpowiedź:

Małe rondo ma zadanie wprowadzenie pojazdów do strefy uspokojenia ruchu pojazdów zjeżdżających z ul. Energetyków w ul. Zbożową. Ponadto rozwiązanie to zapewnia bezpieczny dojazd do Urzędu Celnego, byłej opery i ul. Zbożowej. Przy tych uwarunkowaniach geometrycznych i technicznych (istniejące komory kanalizacji sanitarnej, kąt przecięcia dróg) proponowane rozwiązanie wydaje się być optymalnym.

Rysunek 3 (009 na BIP)

- W okolicach ronda stworzyć znaki łatwo wyjmowane na czas przewozu wielkogabarytowych towarów

Odpowiedź:

Rondo jest przewidziane do prowadzenia pojazdów ponadnormatywnych. W projekcie stałej organizacji ruchu zostanie zawarta uwaga dotycząca zastosowania odpowiednich rozwiązań w zakresie oznakowania pionowego np. znaki demontowane na czas przejazdu.

Rysunek 4 (010 na BIP)

- pod Estakadą Pomorską stworzenie zawrotki dla rowerzystów w postaci wymalowania pasów ruchu na jezdni łączącej na środkowym łączniku lub pierwszym z lewej wg projektu. Argumentuję to tym, że mieszkańcy w przyszłości mogą korzystać z tej zawrotki by spokojnie i poprawnie wrócić ścieżką rowerową w stronę prawobrzeża lub odwrotnie

Odpowiedź:

Propozycja jest interesująca i zostanie poddana analizie.

Uwagi Biura Planowania Przestrzennego Miasta (BPPM/VIII-ASz.WM/1665/16)

Rysunek 1

1. Nie zlikwidowano połączenia parkingu z ul. Duczyńskiego i nie wskazano miejsc postojowych dla rowerów. Odcinek ul. Duczyńskiego, na którym zaprojektowano połączenie z parkingiem to najbardziej obciążony ruchem element projektowanego skrzyżowania – obwiedni. Na odcinku tym nakładać się będzie ruch z ul. Jana z Kolna w kierunku do Bramy Królewskiej, ul. Panieńskiej, ul. Nabrzeże Wieleckie (Most Długi), Mostu Kłodnego, Trasy Zamkowej poprzez istniejącą łącznicę.

Odpowiedź:

Została zachowana istniejąca relacja połączenia ul. Duczyńskiego ze Starym Miastem. Miejsca postojowe dla rowerów zostaną wskazane w projekcie budowlanym.

2. Teren pod Trasą zamkową, teren Starego Miasta – nie zoptymalizowano powierzchni parkingowej i szerokości pasów zieleni.

Odpowiedź:

Proponowane rozwiązania są wynikiem analiz i uwzględniają sugestie Architekta Miasta.

3. Teren Łasztowni, pomiędzy Trasą zamkową, a zjazdem z mostu Kłodnego – podjazd od strony ptn. Zaprojektowano jako nasyp z wysoką skarpą. Skarpa jest rozwiązaniem niepożądanym i obcym dla obszaru centrum z intensywną zabudową. Takie rozwiązanie to ograniczenie wielkości parkingu naziemnego. W rejonie tym jest pożądane również połączenie piesze przeznaczone dla parkujących i łączące bulwary z mostem.

Odpowiedź:

Zaproponowana ilość miejsc postojowych wynika z uwarunkowań technicznych. Po analizie przyjęto pozostawienie skarpy oraz budowę ciągu pieszego od ulicy Wendy do ulicy Władysława IV.

4. Nie wprowadzono dodatkowego pasa ruchu dla relacji lewoskrętnych: kierunek od mostu Kłodnego w stronę chłodni

Odpowiedź:

Dodatkowego pasa nie wprowadzono, aby nie tworzyć sytuacji że pojazd skręcający w lewo wjedzie pod tramwaj lub autobus zjeżdżający z mostu.

Lewoskręt będzie zapewniony w projekcie stałej organizacji ruchu poprzez relację z pasa ruchu przeznaczonego dla tramwaju.

5. Brak zjazdu ul. Wendy do zespołu rzeźni wg mpzp dz. nr 12/18 obr. 1084 (teren elementarny S.M.8030.KPJ); propozycja projektanta obniża wartość terenu do zabudowy.

Odpowiedź:

Układ drogowy został zakończony zjazdem na „murze” do zespołu rzeźni. W chwili obecnej brak jest koncepcji zagospodarowania terenów wewnętrznych.

6. (Ad. 2,3,4,5,6. W przywołanej korespondencji) Ponownie zwracamy uwagę, że

- Na terenie Starego Miasta, wpisanego do rejestru zabytków, krawędź autentycznych linii zabudowy reliktyw zabudowy historycznej zachowanych pod ziemią stanowi informację gdzie będzie usytuowana linia rozgraniczająca zachodnią granicę pasa drogowego,

Odpowiedź:

Proponowana linia rozgraniczająca drogi nie ingeruje w układ reliktyw zabudowy i zachowuje układ zabytkowy.

- Należy odtworzyć wszystkie skrzyżowania z ulicami poprzecznymi w ich oryginalnym przekroju, wyznaczają je relikty podziemne i archiwalna dokumentacja, w tym kataster przedwojenny.

Odpowiedź:

Istniejące skrzyżowania zostały zachowane, w zakresie objętym projektowaniem.

- Na terenie zabytku wpisanego w rejestr zabytków tj. Stare Miasto, d. rzeźnia miejska, port wolnocłowy obowiązują wytyczne konserwatorskie dot. M. in. oświetlenia, konstrukcji trakcji tramwajowej, rodzaje nawierzchni, materiał i sposób ułożenia, elementy małej architektury w uzgodnieniu z Konserwatorem Wojewódzkim, projektant zaproponował nawierzchnie bitumiczne i prawdopodobnie standardowe oświetlenie i inne elementy – brak informacji w opisie i rysunku.

Odpowiedź:

Rozwiązania projektowe (projekt budowlany) będą uzgodnione z konserwatorem zabytków i Architektem Miasta.

- Przy opracowywaniu tego zadania należy przeanalizować potrzeby infrastruktury technicznej do obsługi nowych kwartałów zabudowy i zasady sytuowania nowych sieci. Ul. Nabrzeże Wieleckie będzie obsługiwać nowe kwartały nad wodą. Jej niweleta musi umożliwiać połączenia drogowe z bulwarem.

Odpowiedź:

W związku z budową mostu Kłodnego niweleta Nabrzeża Wieleckiego ulega zmianie (w rejonie skrzyżowania podnosi się o ok. 2-3m). Nie ma możliwości wykonania połączenia projektowanego nabrzeża z bulwarem z uwagi na zbyt dużą różnicę wysokości.

- Rodzaj nawierzchni, typ opraw mocowanie trakcji

Odpowiedź:

Rozwiązania zostaną uzgodnione z konserwatorem zabytków i Architektem Miasta

7. Stare Miasto – plac przy moście Kłodnym – mur oporowy na południowym skraju placu niszczy relikty podziemne historycznej ptn. Pierzei kwartału 4 wzdłuż dawnej ulicy Kłodnej.

Odpowiedź:

Rozwiązanie jest zgodne z wytycznymi BPPM i konsultowane z Architektem Miasta.

8. Projekt ul. Nabrzeże Wieleckie będzie tematem odrębnego zlecenia/opracowania (decyzja Zastępcy Prezydenta Miasta Michała Przepiery). Opiniowany projekt powinien się w związku z tym ograniczyć do połączenia projektowanego odcinka ulicy (od mostu Kłodnego do ul. Środkowej) z istniejącym układem ulicznym.

Odpowiedź:

Projekt został dowiązany do istniejącego układu drogowego.

Rysunek 2

1. Nie wprowadzono lewoskrętu z ul. Władysława IV w ul. Spichrzową

Odpowiedź:

Dodatkowego pasa nie wprowadzono, aby nie tworzyć sytuacji że pojazd skręcający w lewo wjedzie pod tramwaj lub autobus zjeżdżający z mostu.

Lewoskręt będzie zapewniony w projekcie stałej organizacji ruchu poprzez relację z pasa ruchu przeznaczanego dla tramwaju.

2. Nie wprowadzono drugiego pasa ruchu na wlocie ul. Władysława IV do skrzyżowania Energetyków

Odpowiedź:

Projekt zostanie skorygowany i zostaną zaprojektowane dwa pasy ruchu na wlocie z ulicy Władysława IV w ulicę Energetyków.

3. W ocenie Biura pozostawienie odcinka ulicy na przedłużeniu ul. Bytomskiej (na całej długości projektowanego parkingu) jako ulicy jednokierunkowej jest błędem i zdecydowanie pogarsza warunki obsługi portu od strony miasta poprzez nowy most Kłodny, a temu ma służyć realizacja zadania.

Odpowiedź:

Ruch jednokierunkowy będzie się odbywał od ulicy Władysława IV w kierunku ulicy Bytomskiej (do wjazdu do PR Gryf). Od Portu Rybackiego do ulicy Bytomskiej będzie obowiązywał ruch dwukierunkowy.

4. Nie usunięto zatok postojowych ze skrzyżowania ul. Celnej z ulicą za przychodnią portową

Odpowiedź:

Zatoki postojowe zostały zlikwidowane i zaprojektowano zatoki autobusowe.

5. Należy wykozystać w większym stopniu teren przed Urzędem Celnym na cele parkingu

Odpowiedź:

Wniosek zostanie poddany ponownej analizie.

6. Nie do przyjęcia jest wskazana lokalizacja typowego budynku technicznego w eksponowanym miejscu na zejściu/zjeździe z mostu, w sąsiedztwie przystanków. To znacząco obniża jakość przestrzeni i możliwości jej aranżacji. Proponujemy przesunięcie obiektu np. na parking pod Trasą Zamkową

Odpowiedź:

Lokalizacja stacji prostownikowej pod Trasą Zamkową nie jest możliwa ze względu na bezpieczeństwo ppoż.

W uzgodnieniu z BPPM zostanie dokonana zmiana lokalizacji stacji prostownikowej na teren w okolicach połączenia ulic Wendy i Władysława IV (działka 1/2 obręb 1083)

Uwagi Spółki Wodnej „Międzyodrze” (DT/TS/01/07/2016)

1. Lokalizacja skrzyżowania ul. Rybnickiej – Kujota – Hryniewieckiego:

Przy ul. Kujota zlokalizowana jest pompownia ścieków PI1 Spółki Wodnej „Międzyodrze”. Należy przesunąć wjazd do granicy ogrodzenia pompowni – jak na załączonym rysunku.

Załącznik rys. nr 1

Odpowiedź:

Uwaga uwzględniona. Wjazd zostanie przesunięty w projekcie.

2. Lokalizacja ul. Basenowa:

W ulicy basenowej należy wykonać odcinek rurociągu tłoczego de63 od końca istniejącego rurociągu do końca opracowania drogowego wraz z odejściami do granic posesji (przyłączami). Rurociąg winien przebiegać wzdłuż planowanej drogi. Na rurociągu należy przewidzieć armaturę odpowietrzająco-płuczącą. Wykonanie przyłączy kanalizacyjnych do granic poszczególnych działek zapobiegnie ewentualnej konieczności przyszłego niszczenia i odtwarzania jezdni w trakcie układania przyłączy. Ewentualnie należy wykonać przepusty pod jezdnią na przyszłe doprowadzenie mediów do poszczególnych działek.

Załącznik rys. nr 2

Odpowiedź:

Uwaga uwzględniona. Do projektu zostaną wprowadzone odpowiednie rozwiązania.

3. Lokalizacja skrzyżowanie ul. Spichrzowej i ulicy Władysława IV:

Planowana droga przebiega przez narożnik ogrodzenia pompowni PI1 Spółki Wodnej „Międzyodrze” w aktualnej lokalizacji. Należy zaprojektować nowe ogrodzenie pompowni PI-1 oraz dojazd do pompowni wg propozycji na załączonym rysunku.

Załącznik rys. nr 3

Odpowiedź:

Uwaga uwzględniona. Do projektu zostaną wprowadzone odpowiednie zmiany.

4. Należy ułożyć kanalizację kablową z komunikacyjnym kablem światłowodowym od pompowni PI-1 Spółki Wodnej „Międzyodrze” (skrzyżowanie ulic Spichrzowej i Władysława IV) wzdłuż istniejącego kolektora kanalizacyjnego bądź wzdłuż projektowanej ulicy do przepompowni RPFII Spółki Wodnej „Międzyodrze” przy ul. Wendy na Łasztowni.

Odpowiedź:

Uwaga uwzględniona. Odpowiednie rozwiązania zostaną wprowadzone do projektu.

5. Lokalizacja ul. Wendy:

Należy zaprojektować nowy dojazd do pompowni RPFII Spółki Wodnej „Międzyodrze” zlokalizowanej przy ul. Wendy wg propozycji na załączonym rysunku.

Załącznik rys. nr 4

Odpowiedź:

Uwaga uwzględniona. Odpowiednie rozwiązania znajdują się w projekcie.