

Opinia

nt. przedsięwzięcia pn. **"Obwodnica Śródmiejska Szczecina - etap VI od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego wraz z przebudową węzła Łękno"**.

Po przeanalizowaniu wariantów przebiegu obwodnicy na wyżej wymienionym odcinku, uznajemy za najkorzystniejszy wariant II zakładający przełożenie na niewielkim odcinku torów linii kolejowej, tak by wyeliminować ich krzyżowanie się z obwodnicą. Preferowany przez nas wariant przedstawia także najbardziej korzystne rozwiązanie węzła przesiadkowego przy skrzyżowaniu z ulicą Wojska Polskiego, integrując przystanki tramwajów, autobusów oraz przystanek ewentualnej kolei metropolitalnej (st. Łękno). Eliminacja skrzyżowania obwodnicy z torami kolejowymi w tym wariantcie pozwala na prowadzenie trasy obwodnicy tak, by perspektywa ulicy Wojska Polskiego pozostała niezakłócona.

Od opracowania pierwotnych koncepcji obwodnicy minęło wiele lat, zmieniły się możliwości techniczne i podejście do prowadzenia inwestycji przez tereny zurbanizowane. Na podstawie przedstawionego projektu etapu VI obwodnicy oceniamy bardzo wysoko kompetencje zespołu projektowego, jego zaangażowanie i „świeże” spojrzenie na zagadnienie. Proponowane przez projektantów zmiany wydają się korzystne zarówno pod względem technicznym jak i przestrzennym.

Jednocześnie sugerujemy opracowanie w całości koncepcji pozostałej części obwodnicy, co najmniej do skrzyżowania z ulicą Mieszka I, a w szczególności odcinka od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ulicą 26 Kwietnia, przebiegającego wzdłuż terenów mieszkaniowych. Ułatwi to zarówno projektowanie (w tym zminimalizowanie kosztów inwestycji) jak i opiniowanie projektu. Istnieje możliwość – wstępnie potwierdzona przez projektanta - przeprowadzenia tej części obwodnicy w częściowo przykrytym wykopie, bez jak się wydaje nadmiernego zwiększania kosztów, co znacznie zmniejszyłoby ingerencję trasy w krajobraz i uciążliwość dla sąsiedztwa.

Sugerujemy również aby w pracach projektowych zwrócić szczególną uwagę na właściwe lokalizacje i wielkość parkingów związanych z obwodnicą, ułatwiających przesiadki na transport zbiorowy.

Oceniając całość zagadnienia, uważamy, że budowa obwodnicy umożliwi wszelkie przedsięwzięcia zmierzające do uspokojenia ruchu w Śródmieściu (poprzez częściową jego eliminację oraz segregację) Ułatwi rewitalizację Śródmieścia co poprawi warunki życia mieszkańców oraz stworzy warunki do kreowania nowych wartości kulturowych w tym rejonie miasta. Obwodnica stworzy również korzystne warunki do właściwego połączenia komunikacji indywidualnej z komunikacją zbiorową, ułatwi przesiadki z samochodu osobowego na transport zbiorowy.

Wyprowadzenie dużego ruchu ogólnomiejskiego z wewnętrznych, nieprzystosowanych do tego ulic dzielnicy Pogodno (ul. Traugutta, Poniatowskiego pełnią z konieczności rolę ulic głównych/zbiorczych) umożliwi integrację dzielnicy poprzez właściwy jej rozwój i zaspokojenie potrzeb mieszkańców. Nie ulega również wątpliwości, że obwodnica Śródmieścia przyczyni się do rozwoju gospodarczego Szczecina.

Miasto z odpowiednim, zgodnym z tendencjami współczesnej urbanistyki układem komunikacyjnym (patrz wszystkie duże, rozwijające się i atrakcyjne dla turystów miasta Europy) oraz przyjaznym dla mieszkańców centrum przyciąga zarówno inwestorów i turystów jak i nowych mieszkańców.

Ewa Krasuska - członek TUP, specjalista w dziedzinie zagadnień komunikacyjnych

Maria Popiel - członek TUP, specjalista w dziedzinie zagadnień komunikacyjnych