

Szczecin, 12.11.2011 r.

**Sz.P.**  
**dr inż. Zbigniew Zychowicz**  
**Prezes Zarządu**  
**Stowarzyszenia Instytut Rozwoju Regionalnego**  
ul. Czesława 9, 71-504 Szczecin

## **OPINIA**

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

W związku z konsultacjami społecznymi spraw ważnych dla Gminy Miasto Szczecin - inwestycji pn. "Obwodnica Śródmiejska Szczecina - etap VI od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego wraz z przebudową węzła Łękno" i przedstawionymi w związku z tym trzema wariantami rozwiązań projektowych **pracownicy naukowo-dydaktyczni Instytutu Architektury i Planowania Przestrzennego**, Wydziału Budownictwa i Architektury, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego prezentują poniżej swoje stanowisko.

### **1. Uwagi do przedstawionych trzech wariantów:**

A) Realizacja inwestycji niezależnie od wyboru wariantu będzie negatywnie oddziaływała na system przyrodniczy Szczecina, gdyż:

- przetnie główny lokalny korytarz ekologiczny miasta Puszcza Wkrzańska - Parki Leśne Arkoński i Głębokie - Park Arkoński - Park Kasprowicza - Jasne Błonia - zadrzewienia promenadowe al. Papieża Jana Pawła II naruszając ciągłość ekologiczną i skutkując fragmentacją systemu przyrodniczego;
- osłabi system klimatyczny miasta utrudniając jego przewietrzanie;
- obniży atrakcyjność systemu terenów rekreacyjnych miasta z uwagi na barierę zakłócającą ciąg spacerowy, hałas i zanieczyszczenia powietrza.

B) Realizacja inwestycji niezależnie od wyboru wariantu spowoduje obniżenie walorów zabytkowego zespołu urbanistycznego Pogodna.

C) Realizacja inwestycji niezależnie od wyboru wariantu spowoduje degradację krajobrazu miejskiego tego fragmentu Szczecina, zniszczy jego klimat kulturowy z uwagi na dominację "hybrydy komunikacyjnej" jakim jest węzeł Łękno.

Ponadto, realizacja VI etapu Obwodnicy Śródmiejskiej, niezależnie od wariantu spowoduje:

- nasilenie fragmentacji przestrzeni miasta – zwiększenie przestrzennego, krajobrazowego, mentalnego, itp. wyizolowania śródmieścia;
- negatywne skutki środowiskowe - kumulację zanieczyszczeń powietrza i hałas, a przez to obniżenie jakości życia;

- ubytki zasobów zieleni (głównie starodrzewy liściaste), co wpłynie na zmniejszenie absorpcji zanieczyszczeń i hałasu oraz obniży walory przyrodniczo-krajobrazowe tego rejonu;
- straty społeczne – wyburzenia.

## 2. Uwagi o charakterze ogólnym:

- Uważamy, że nie można opiniować fragmentu obwodnicy bez uwzględniania całości tej inwestycji, układu komunikacyjnego miasta oraz priorytetów polityki transportowej.
- Inwestycja pn. Obwodnica Śródmiejska Szczecina obciążona jest dużym ryzykiem z uwagi na trudne węzły (np. węzeł Zapadła) oraz mało realna pod względem realizacji odcinka biegnącego przez Międzyodrze (niezwykle trudne warunki gruntowo-wodne, konflikt z cennymi przyrodniczo obszarami - Zaleskie Łęgi). Zakładając, że mimo tych trudności inwestycja będzie realizowana, będzie ona generować niezwykle wysokie koszty, które w dalszej perspektywie są nieprzewidywalne.
- Wiele przykładów z miast europejskich i świata wskazuje, że inwestowanie w sieć drogową jest często bezcelowe, gdyż tworzenie lepszych warunków do jazdy samochodem pobudza ruchliwość jeżdżących samochodów oraz zachęca do zakupu dalszych. W konsekwencji ulice uwolnione z części ruchu, który przeniósł się np. na obwodnicę, ponownie wypełniają się ruchem wzbudzonym (ruch indukowany), a skutkiem tego uciążliwości ruchu nie tylko nie maleją, ale nawet rosną.
- Wiele przykładów z miast europejskich i świata wskazuje na całkowitą zmianę polityki transportowej i preferowanie transportu zbiorowego oraz innych alternatywnych form przemieszczania się (rowery, ruch pieszy). Towarzyszą temu działania mające na celu zmniejszenie uciążliwości infrastruktury drogowej zrealizowanej w czasach dostosowywania jej do rosnącego ruchu samochodowego (tunele).
- W sytuacji, kiedy odcinki VI, VII i VIII Obwodnicy biegną równolegle do linii kolejowej nasuwają się pytania: czy słuszne jest tworzenie kosztownych rozwiązań, które po latach będziemy zmieniać, czy nie należy szukać innych rozwiązań? Odpowiedzią na postawione wyżej pytania winna być preferencja dla zintegrowanego transportu publicznego z wykorzystaniem istniejącej linii kolejowej jako Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Będzie to zdecydowanie bardziej racjonalne wydatkowanie środków publicznych przeznaczonych na rozwiązywanie problemów komunikacyjnych Szczecina.
- Dla inwestycji pn. Obwodnica Śródmiejska Szczecina winno sporządzić się analizę wariantu "zerowego", zakładającego brak możliwości realizacji obwodnicy po planowanej od kilkudziesięciu lat trasie, z uwzględnieniem konsekwencji (wad i zalet) wynikających z zatrzymania inwestycji na etapie V w określonej perspektywie czasowej. Nie wyklucza to podjęcia odważnej próby zmiany orientacji przebiegu tej trasy - np. w kierunku wschodnim przez tereny stoczni i portu (tunel pod Odrą) do ul. Gdańskiej. Takie rozwiązanie może być szansą na aktywizację terenów postoczniowych.

Z poważaniem

*dr inż. arch. Klara Czyńska.....*

*mgr inż. arch. Elżbieta Czyńska.....*

*dr inż. arch. Helena Freino.....*

*dr inż. arch. Paweł Rubiniowicz.....*

*dr inż. arch. Leszek Świątek.....*