



Projekt: „*Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VI – budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Mickiewicza*”  
Umowa o dofinansowanie nr UDA-RPZP.04.02.03.00-32-007/14-00



Ul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk-Wrzeszcz  
Tel. Centr.: 058 341 40 11, Fax: 058 341 89 46, E-mail: dn@bpbk.com.pl

**Umowa nr C.R.U/14/0003713**

# RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Zadanie:

**Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VI**

**Budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łęknio” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie**

Zamawiający:

Gmina Miasta Szczecin  
Pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin

<i>Autor opracowania</i>	mgr inż. Adam Sawicki	<i>specj.: drogowa upr. nr POM/0139/POOD/05; izba POM/BD/0071/06</i>	
<i>Stanowisko</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Specjalność, numer uprawnień</i>	<i>Podpis</i>

Gdańsk, lipiec 2015 r.



## **Raport ze spotkania konsultacyjnego z dnia 17 czerwca 2015 r. w sprawie przedsięwzięcia Dokumentacja projektowa dla „Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VI – budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łękno” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie”:**

W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu "Obwodnica Śródmieścia Szczecina - etap VI - budowa ulicy od Niemierzyńskiej do ulicy Wojska Polskiego z budową węzła „Łękno” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie" w dniu 17 czerwca 2015 r. zorganizowano spotkanie otwarte dla mieszkańców. Informacje na temat planowanego spotkania umieszczono na stronie internetowej [www.konsultuj.szczecin.pl](http://www.konsultuj.szczecin.pl) w specjalnej zakładce dotyczącej Obwodnicy Śródmieścia. Informacje na temat spotkania pojawiły się również w lokalnych mediach.

### **Przebieg spotkania konsultacyjnego:**

Spotkanie odbyło się w sali sesyjnej Rady Miasta Szczecin, w godzinach 17:00-21.15.

W spotkaniu udział wzięli mieszkańcy Szczecina, przedstawiciele Gminy Miasta Szczecin: Wiceprezydent Miasta Szczecin Michał Przepiera ds. Inwestycji, Zastępca Dyrektora Wydziału Inwestycji Miejskich Agnieszka Belina, Kierownik Projektu Iwona Lipczyńska i inni pracownicy Urzędu Miasta oraz zespół projektowy Biura Projektów Budownictwa Komunalnego – wykonawcy dokumentacji z Kierownikiem Projektu Adamem Sawickim.

Spotkanie prowadził p. Michał Przepiera, wiceprezydent Szczecina ds. inwestycyjnych. Na wstępie powitał zgromadzonych, a następnie poinformował o celu spotkania, jego planowanym przebiegu oraz o tym, iż spotkanie jest rejestrowane i transmitowane online. Zapis audio ze spotkania udostępniono na stronie [http://bip.um.szczecin.pl/konsultacje/chapter\\_116095.asp](http://bip.um.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116095.asp). Zgromadzonych mieszkańców poproszono o wpis na listę obecności – wpisało się 88 osób (listę obecności załączono do niniejszego protokołu).

Następnie projektant Adam Sawicki przedstawił prezentację dotyczącą rozwiązania projektowego, obejmującą informacje ogólne (dokumenty planistyczne, lokalizacja itp.) i szczegółowe rozwiązanie projektowe etapu VI (prezentacja w załączeniu).

Po prezentacji rozpoczęła się dyskusja.

**Pan Andrzej Gajewski** (mieszkaniec ul. Jacka Soplisy) zgłosił zastrzeżenia ekologicznego charakteru inwestycji, w tym do likwidacji w ramach inwestycji parków oraz ogrodów działkowych. Dodatkowo określił teren zajmowany przez inwestycję jako „system kanałowy nawiewu Śródmieścia”. Zwrócił również uwagę iż projektowaną drogą o zwiększonym natężeniu ruchu oraz przebudowaną linią kolejową będą mogły być przewożone materiały niebezpieczne, w tym materiały z zakładów chemicznych z Polic. Wyraził niepokój, iż jakakolwiek katastrofa pojazdów przewożących tego typu ładunki może spowodować śmierć kilkunastu tysięcy ludzi.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż Miasto Szczecin nie ma wpływu na możliwość przewożenia tego typu ładunków linią kolejową 406 z zakładu chemicznego Police. Nie ma też



*możliwości wyprowadzenia linii kolejowej poza teren miejski. Każdy ładunek musi spełniać określone w prawie warunki, aby mógł poruszać się po drogach publicznych i linii kolejowej i tego typu transporty w stanie obecnym odbywają się po istniejącym układzie komunikacyjnym.*

Z sali komentowano odpowiedź zwracając uwagę na to, iż brakuje transparentnej i kompletnej informacji na temat zagrożeń wynikających z inwestycji oraz działań Miasta.

**Pan Aleksander Nieczajew** (mieszkaniec ul. Traugutta) zwrócił uwagę na to, iż pojazdy ciężkie w stanie istniejącym poruszają się w odległości 6÷8m od budynków. Stwierdził również, iż Obwodnica Śródmieścia była planowana od dawna: budując linię kolejową w latach 30 XX wieku, pozostawiono rezerwę terenu pod przyszłą ulicę, a prace przy Obwodnicy rozpoczęto 20 lat temu. Zwrócił uwagę, iż ulica powinna nazywać się Trasa Średnicowa Międzydzielnicowa, zgodnie z przeznaczeniem. Jego zdaniem inwestycja jest potrzebna ze względu na to, iż zbudowano nowe dzielnice i ludzie nie mają jak dojechać do pracy w centrum oraz ruch ciężarowy odbywa się ul. Traugutta. Podkreślił, iż najtrudniejszym odcinkiem jest odcinek od Zaleskiego do Mostu Akademickiego, a lokalizacja parków przy ul. Zaleskiego nie powinna stanowić przeszkody w realizacji inwestycji.

**Pan Tadeusz Turek** (mieszkaniec ul. Leszczyńskiego) stwierdził, iż Miasto Szczecin miało inne założenia realizacji Obwodnicy, kiedy kończony był etap V Obwodnicy. Zwrócił uwagę, iż projekt i rozwiązania powinny być przyjazne mieszkańcom i jednocześnie spełniać rolę komunikacyjną. Zauważył, iż projekt etapu VI został skrócony i nie obejmuje odcinka obwodnicy za ul. Zaleskiego. Następnie zapytał o oddziaływanie akustyczne i wibracyjne na budynek w którym mieszka, ze względu na stan techniczny budynku. Dodatkowo zapytał o rozwiązanie wysokościowe linii kolejowej i przejazdu kolejowego w ul. Zaleskiego i czy jest brane pod uwagę zagłębienie trasy Obwodnicy. Stwierdził również, że Obwodnica jest potrzebna miastu, ale bardziej potrzebna jest Zachodnia Obwodnica Szczecina, która odciąży miasto od przewozów chemicznych.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż zgadza się ze stwierdzeniem, iż Zachodnia Obwodnica Szczecina jest niezbędna, jednak jest to inwestycja znajdująca się poza terenem Szczecina i przekraczająca możliwości finansowe zarówno miasta jak i województwa, jedynie dofinansowanie na szczeblu krajowym pozwoli ją zrealizować. Poinformował również, iż większość ładunków do i z zakładu propylenu w Policach będzie transportowana drogą morską.

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział, iż przejazd na ul. Zaleskiego będzie poprowadzona na rzędnych około 40cm poniżej terenu istniejącego. Powodem jest możliwość utrzymania przejezdności ciągu ulic Zaleskiego-Lindego, w kierunku Al. Wojska Polskiego, do czasu wybudowania Etapu VII Obwodnicy Śródmieścia. Wskazał również tymczasowy odcinek linii kolejowej 406, który w ramach realizacji Etapu VII ulegnie kolejnej przebudowie.

Z sali komentowano odpowiedź projektanta, iż wiadome jest że Etap VI i Etap VII będą realizowane równocześnie.

**Pan Michał Przepiera** poinformował, że nie ma planu realizacji łącznej Etapów VI i VII, Etap VI kończy się na węźle Łękno (rozwiązanie drogowe) i przed Mickiewicza (rozwiązanie kolejowe), ze względu na konieczność przesunięcia linii kolejowej i ponownego włączenia jej w stan istniejący. Miasto planuje wykonanie etapu VII od węzła Łękno do węzła Turzyn, bez

etapów pośrednich, zostało zlecone wykonanie wstępnego etapu - studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (tzw. STEŚ), dla którego zostaną przeprowadzone osobne konsultacje. Dodatkowo odpowiedział, iż odcinek przy Parku Briksa nie jest ujęty w etapie VI. Jednocześnie zapewnił, iż oznakowanie drzew dokonane w parku Briksa nie jest związane z żadną z tych inwestycji, prowadzonych przez Miasto. Projektowanie Etapu VI ma zakończyć się w kwietniu 2016 r.

**Pan Adam Sawicki** dodał, iż projekt podlega procedurze oceny pod kątem środowiskowych uwarunkowań i każdemu jako stronie w postępowaniu przysługuje prawo do zapoznania się z raportem oddziaływania inwestycji na środowisko i odniesienia się do niego. Procedurę prowadzi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

**Pan Elżbieta Wączek** (ul. Pawła Jasienicy 4/1) zapytała czy budynek w którym zamieszkuje jest odpowiednio chroniony przed wibracjami. Dodatkowo poinformował iż jej wniosek o wykup mieszkania jest wstrzymany.

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział, iż budynek zostaje zachowany. Linia kolejowa przy budynku Jasienicy jest zagłębiona ok. 3,5-4m. Projekt podlega uzgodnieniu pod względem bezpieczeństwa i higieny.

**Pan Michał Przepiera** zadeklarował, iż Urząd Miejski sprawdzi kwestię wykupu mieszkania przez p. Wączek.

**Pan Ksawery Czyński** zapytał o specjalizację projektantów, czy w projekcie uczestniczą tylko projektanci dróg, czy mają doświadczenie w projektowaniu infrastruktury przyjaznej ludziom?

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział, iż zespół projektowy jest wielobranżowy (m.in. architekci, drogowcy, architektura krajobrazu, zieleni, kolejarze i inne). Projektantem branży architektonicznej jest mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski. Wszyscy członkowie zespołu posiadają odpowiednie uprawnienia budowlane do projektowania i doświadczenie w projektowaniu infrastruktury.

Odpowiedź uzupełniająca po spotkaniu:

Ramowy skład zespołu projektowego.

mgr inż. Adam Sawicki, główny projektant, branża drogowa

mgr inż. Sławomir Bryczkowski, architekt

mgr inż. Jerzy Kuźmiszyn branża kolejowa

mgr inż. Mirosław Wałęga, branża mostowa

mgr inż. Halina Pawłowska, zieleni

mgr inż. Marek Ober, geolog

mgr inż. Zbigniew Woźniak, branża sanitarna

mgr inż. Piotr Burkhardt, branża elektroenergetyczna,

mgr inż. Grzegorz Korendowicz, branża elektroenergetyczna, trakcja

mgr inż. Jarosław Lewandowski, branża teletechniczna

mgr inż. Maciej Sochanowski, inżynieria ruchu

**Pan Michał Przepiera** stwierdził, iż zespół projektowy spełnia wymagania postawione w przetargu. Wymagania co do zespołu projektowego w przetargu odnośnie Etapu VI postawiono zgodnie z obowiązującym prawem, dla etapu VII zostały rozszerzone.

**Mieszkanca Szczecina** zapytała czy realizacja Etapu VI determinuje bezwzględną konieczność realizacji Etapu VII? Pytanie zostało uzasadnione troską o wizerunek miasta ze względu na lokalizację w pobliżu dzielnicy Pogodno.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż Etapy VI i VII są ze sobą powiązane, choć znajdują się na różnym stopniu przygotowania inwestycji.

Z sali komentowano, iż inwestycja wprowadza do miasta ruch pojazdów ciężkich, z ładunkami niebezpiecznymi.

**Mieszkanca Szczecina** zapytała czy miasto posiada strategię transportu i czy w związku z tym była robiona strategiczna ocena na środowisko? Czy miasto opiera się na polityce transportu do 2015 r. oraz czy opiera się na badaniu ruchu przeprowadzonym w 2010 r.?

Tak wynika z zamówienia na opracowanie STEŚ Etapu VII. Następnie odczytała fragment opracowania odnośnie badania ruchu. Stwierdziła również, iż odcinek Obwodnicy Śródmieścia do Wojska Polskiego jest niezbędny, a dalsza trasa Obwodnicy służy głównie transportowi z Polic.

Z sali padały głosy popierające budowę Obwodnicy do Al. Wojska Polskiego, bez etapu VII.

**Pan Michał Przepiera** podsumował, iż wypowiedź popiera budowę Obwodnicy do Al. Wojska Polskiego z węzłem Łękno.

**Mieszkaniec Szczecina** zaproponował wstrzymanie budowy Obwodnicy Śródmieścia do czasu wybudowania odcinka Obwodnicy Zachodniej Szczecina Police – Święta oraz odpowiedniego zmodyfikowania układu linii kolejowych, w tym likwidacji linii 406 od przystanku Szczecin Niebuszewo.

**Pan Dariusz Godlewski, przewodniczący Rady Osiedla Pogodno** stwierdził, że Rada Osiedla Pogodno w 2013 r. podjęła uchwałę popierającą budowę Obwodnicy Śródmieścia, w trosce o mieszkańców ul. Traugutta i ul. Poniatowskiego. Konieczne jest znalezienie kompromisu pomiędzy obciążeniem ww. ulic, a uciążliwościami dla mieszkańców bliskich projektowanemu przebiegu Obwodnicy. Następnie zadał pytania:

- czy po wybudowaniu Obwodnicy Etap VI ruch na ul. Traugutta i ul. Poniatowskiego się zmniejszy? Czy nastąpi to dopiero po wybudowaniu etapu VII?,
- czy Etap VI zakończy się przy ul. Zaleskiego podobnie jak przy ul. Arkońskiej, czyli jako ślepa ulica i wówczas ruch rozłoży się na Al. Wojska Polskiego i ul. Traugutta? ,
- jaka jest szansa budowy Etapu VII?
- jaka jest poziom niwelety linii kolejowej?

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział kolejno na pytania:

- zostały wykonane prognozy ruchu drogowego, przy założeniach wykonania Etapu VI Obwodnicy Śródmieścia w 2020 r. i Etapu VII w 2030 r. Wybudowanie Etapu VI nie wpłynie znacząco na ruch pojazdów na ul. Traugutta, dopiero wybudowanie Etapu VII powoduje jego zmniejszenie. Etap VI zmniejsza ruch na ul. Pawła VI i ul. Zaleskiego. Wybudowanie Etapu VII obwodnicy zmniejsza ruch na ul. Traugutta z 12 500 tys. pojazdów w 2020 r. do 2 000 pojazdów w roku 2030 r. To pokazuje jak ważne jest wybudowanie Etapu VI i następnie Etapu VII,

- *Etapu VI jest zakończony przed ul. Zaleskiego, ze względu na to iż na węźle jest różnica poziomów pomiędzy Obwodnicą, a Al. Wojska Polskiego, w zleceniu jest konieczny podział na etapy realizacyjne – od Niemierzyńskiej do węzła Łęko i od węzła Łęko w kierunku ul. Mickiewicza,*
- *linia kolejowa od ul. Arkońskiej do węzła Łęko przebiega na nasypie kolejowym, następnie nad ul. Fałata (w poziomie istniejącego obiektu), pod Al. Wojska Polskiego nieco poniżej istniejącego poziomu linii kolejowej, a następnie wypłyca się w kierunku ul. Zaleskiego tak aby przejazd mógł być tymczasowo utrzymany.*

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż zakończenie Etapu VI w zakresie drogowym ma być w jak najmniejszej odległości od węzła Łęko co umożliwi wariantowanie Etapu VII i minimalizację kosztów budowy. Opracowanie dokumentacji projektowej dla Etapu VI jest dofinansowywany w 85% ze „starej” perspektywy unijnej, a realizacja jest na liście podstawowej zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Etap VII jest zapisany w wieloletnim planie rozwoju Szczecina tylko jako opracowanie STEŚ.

**Pan Szymon Nieradka** (mieszkaniec ul. Sienkiewicza) stwierdził, iż w 2005 r. były znane plany budowy Obwodnicy. Opowiedział się za zmniejszeniem ilości pasów ruchu na jezdniach i budowaniem przejść dla pieszych w poziomie jezdni. Zaapelował o przemyślenie czy realizacja Obwodnicy Etapu VI jest zasadne, ze względu na to iż inne inwestycje zakładające rozbudowę układu drogowego zostały zarzucone jak dokończenie Trasy Zamkowej czy plany dotyczące ul. Wielkopolskiej. Następnie zadał pytania o ilość betonu konieczną do wybudowania obiektów inżynierskich w Etapie VI i o przebieg ul. Sienkiewicza w odniesieniu do Obwodnicy.

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział, iż odpowiedź odnośnie ilości betonu w obiektach inżynierskich zostanie przekazana po spotkaniu.

Odpowiedź uzupełniająca po spotkaniu:

*Orientacyjna ilość betonu która będzie zużyta do obiektów inżynierskich Etapu VI:*

- *obiekt nad ul. Fałata - 2215m<sup>3</sup>,*
- *obiekt w ciągu ul. Wojska Polskiego – 10 060m<sup>3</sup>.*

**Pan Marek Jutrzonka** (mieszkanie ul. Traugutta 38) zwrócił uwagę, iż ruch drogowy na ul. Traugutta jest znaczący i bardzo niebezpieczny i są liczne wypadki i kolizje. Również wskazał, iż ze względu na ograniczenia tonażowe istniejącego wiaduktu w ciągu Al. Wojska Polskiego ul. Traugutta prowadzony jest objazd DW 115 dla pojazdów ciężkich, po wybudowaniu nowego obiektu ograniczenia tonażowe zostaną zmienione, co doprowadzi do zmniejszenia ruchu ciężkiego na ul. Traugutta w tym ruchu przewożącego materiały niebezpieczne. następnie zadał pytanie czy linia WN krzyżująca się z Al. Wojska Polskiego ulegnie przebudowie.

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział, iż rzeczywiście zdjęcie ograniczenia tonażowego na wiadukcie Al. Wojska Polskiego powinno zmniejszyć ruch na ul. Traugutta. Linia WN nie jest przewidziana do przebudowy, ze względu na to, iż nie koliduje z projektowanym układem drogowym.

**Mieszkaniec Szczecina** zwrócił uwagę, iż sprawa dotyczy bezpieczeństwa całego miasta, ze względu na transport materiałów niebezpiecznych – różnego rodzaju trucizn zarówno transportem kolejowym jak i drogowym. Wybudowanie Obwodnicy spowoduje zwiększenie poziomu transportu tych substancji. Konieczne byłoby wyrzucenie trasy Obwodnicy poza miasto. Brakuje konkretów i konkretnej dokumentacji, w tym środowiskowej określającej poziom zagrożenia w przypadku takich transportów. Stwierdził, iż będzie żądać upublicznienia dokumentacji skierowanej do Unii w związku z dofinansowaniem. Drugą bardzo ważną sprawą są wywłaszczenia.

Stwierdził następnie, iż skumulowanie przewozów pasażerskich oraz towarowych na linii kolejowej oraz drodze stwarza zbyt duże zagrożenie oraz że realne konsultacje mogą odbywać się na konkretnych rozwiązaniach.

*Pan Michał Przepiera stwierdził, iż ruch kolejowy towarowy nie zostanie znacząco zwiększony. Linia kolejowa zostaje przesunięta w kierunku Centrum. Ruch drogowy ciężki odbywa się głównie przez Al. Wojska Polskiego (DW 115) i ul. Traugutta, ze względu na ograniczenie tonażu wiaduktu. Projektowana trasa nie jest obwodnicą miasta. Wszelkie zagrożenia będą wskazane w procedurze środowiskowych uwarunkowań. Powiedział, iż odnosi wrażenie iż, zgadzamy się co do tego, iż wybudowanie Obwodnicy do Al. Wojska Polskiego jest niezbędne. Wiele odpowiedzi przyniesie opracowanie dotyczące Etapu VII.*

**Mieszkaniec ul. Moczyńskiego** zapytał o możliwy wzrost przewozów towarowych na linii 406, ze względu na projektowaną prędkość 80km/h oraz o to czy nie ma możliwości skablowania linii 110kV? Czy przebudowa uwzględni obsługę nowych generatorów ruchu, połączenie Szpitali Arkońskie i Unii Europejskiej? Które dzielnice ta droga ma łączyć?

*Pan Michał Przepiera zadeklarował rozpatrzenie sprawy przebudowy linii 110kV. Obwodnica Śródmieścia ma służyć wszystkim Szczecinianom i była planowana od dawna. Może należy rozważyć inne metody transportu, aby zmniejszyć ruch.*

*Pan Adam Sawicki sprostował, iż prędkość konstrukcyjna linii kolejowej odnosi się do standardu wyposażenia linii kolejowej i nie oznacza iż pojazdy kolejowe, zwłaszcza towarowe będą poruszać się z taką prędkością na omawianym odcinku. Zgodnie z danymi ze Studium Wykonalności dla Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej liczba pociągów towarowych wzrasta o 3 w ciągu doby, Studium zakłada również dwa warianty ruchu pasażerskiego 50 i 90 pojazdów na dobę. Te dane zostały pokazane w prezentacji i uwzględniono je w materiałach do decyzji środowiskowej.*

**Pan Wojciech Bryłka** zapytał o to czy zostanie rozważona propozycja mieszkańców, sprecyzowana w ulotce (kopia ulotki w załączeniu do protokołu)? Jak wygląda sprawa oddziaływania całej Obwodnicy (bez podziału na etapy) na środowisko? Zwrócił również uwagę na to iż konieczne jest wyeliminowanie transportu substancji niebezpiecznych ze Szczecina. Było zbyt mało informacji na temat konsultacji w prasie lokalnej i mediach, jedyna informacja była w BIP.

*Pan Michał Przepiera przyznał, iż informacje w mediach lokalnych ukazały się zbyt późno, informował osobiście działaczy społecznych o konsultacjach co przeniosło się na dobra frekwencję spotkania. Intencją Miasta jest jak najszerszy dialog ze społeczeństwem. Miasto,*

*jak i inne samorządy nie ma wpływu na transport kolejowy, choć czyni takie starania. Rozwiązanie pokazane przez mieszkańców w dużej części jest analogiczne do rozwiązania projektowego. Ocena oddziaływania będzie wykonana zgodnie z prawem.*

Z sali komentowano, iż w propozycji mieszkańców odcinek od Arkońskiej do Wojska Polskiego przewidziano jako węższy, jednojezdniowy, bez konieczności przebudowy linii kolejowej.

**Pan Wojciech Bryłka** zapytał dodatkowo czy zbadano sprawę masowych grobów czy występują na terenie planowanej Obwodnicy. Przypomnił, iż przy poprzednich konsultacjach organizacja ekologiczna reprezentowana przez niego negocjowała wszystkie warianty przedstawione na konsultacjach w 2011 r.

*Odpowiedź uzupełniająca po spotkaniu:*

*Sprawa ulokowania masowych grobów na projektowanej trasie Obwodnicy zostanie skonsultowana z odpowiednimi organami.*

**Pani Grażyna Karbowniczek-Gałkowska (współwłaścicielka nieruchomości przy ul. Leszczyńskiego)** zapytała czy zostały wykonane rzetelne analizy odnośnie Obwodnicy czy założone rozwiązania eliminują problemy komunikacyjne, czy została wykonana analiza kosztów i zysków została przedstawiona. Opowiedziała się również za połączeniem rozwiązań etapów VI i VII do dalszych analiz, wskazując na konieczność uwzględnienia kumulowania się obciążeń od kolei i drogi. Zapytała jakie zyski osiągną mieszkańcy ulokowani przy projektowanym przebiegu Obwodnicy.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż Obwodnica była przewidziana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego i trudno jest w tej chwili modyfikować znacząco jej przebieg.

Z sali padło pytanie czy możliwe jest uzyskanie dofinansowania do Unii Europejskiej przy takim projekcie, stwierdzono również brak propozycji kompromisu ze strony Miasta.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż kompromisowym rozwiązaniem jest podzielenie Etapu VI na etapy realizacyjne (realizacja węzła Łękno i minimalnego zakresu w kierunku ul. Zaleskiego), stworzenie rozwiązań dla transportu zbiorowego i indywidualnego (rowerowego i pieszego). Ruch ładunków niebezpiecznych odbywa się na kierunku północ-południe, a w projekcie jest rozwiązywany kierunek wschód i zachód. Miasto będzie szukało kompromisu odnośnie Al. Wojska Polskiego, linii 110kV, odszukania masowych grobów jeńców oraz innych zagadnień w miarę możliwości.

**Mieszkaniec Szczecina** zapytał jaka musi być minimalna odległość linii kolejowej od budynku mieszkalnego, w kontekście odległości od budynku Zaleskiego 2a, 2b i 2c, a także o poziom hałasu i wibracji w tym budynku od ruchu kolejowego. Zgłosił również wątpliwości odnośnie możliwości wykonania etapu VII Obwodnicy bez likwidacji ul. Sienkiewicza.

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział iż odległość budynku lub budowli od linii kolejowej zgodnie z przepisami powinna wynosić minimum 20m od skrajnego toru. Jeśli odległość jest mniejsza istnieje możliwość zachowania takiego budynku przy uzyskaniu odstępstwa od warunków



*technicznych. Poziom hałasu i wibracji w budynkach przyległych podlega ocenie w ramach uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku przekroczenia dopuszczalnych wartości zostanie zredukowany przez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych.*

*Odnośnie ul. Sienkiewicza projektant odpowiedział, że przebieg etapu VII jest poza zakresem opracowania.*

**Pani Helena Freino, Zachodniopomorski Uniwersytet Techniczny** w swoim wystąpieniu określiła, iż Szczecin znajduje się w podobnej sytuacji do miast niemieckich 40 lub 50 lat temu oraz iż grozi mu suburbanizacja wewnętrzna. Wskaźnik motoryzacji wynosi ok. ~600/1000 pojazdów, kilkukrotnie więcej niż w miastach niemieckich.

Obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania wg Pani Freino zawiera nieprawidłowe podejście do zagospodarowania miasta i zawarty w nim przebieg Obwodnicy Śródmieścia nie uspokoi ruchu w centrum ze względu na to, iż ułatwi dojazd do centrum. Dodatkowo Obwodnica stanowi element dzielący miasto oraz niszczący tereny zielone stanowiący połączenie z terenami rekreacyjnymi. Konsultacje przeprowadzone w 2011 r. nie dawały prawdziwego wyboru, był to wybór jak pomiędzy dżumą i cholera.

Udostępnienie dróg i miejsc parkingowych powoduje zwiększenie ruchu samochodowego, a to z kolei erozję miast, poprzez różne zanieczyszczenia, w tym zanieczyszczenie hałasem. Zaniebdania w kwestii transportu publicznego, rowerowego i pieszego, prowadzą do pogorszenia jakości życia w mieście. Dodatkowo zwróciła uwagę, iż pod pretekstem budowy węzła integracyjnego budowana jest droga o dużym przekroju.

Pani Freino opowiedziała się za wykonaniem wariantu 0 polegającego na zakończeniu Obwodnicy na ul. Arkońskiej i rezygnacji z budowy Etapu VI.

**Mieszkanca ul. Sienkiewicza** zapytała o możliwość dojazdu do centrum od ul. Sienkiewicza w przypadku zamknięcia ul. Zaleskiego, o szerokość projektowanej jezdni Obwodnicy.

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział, że pytania dotyczą właściwie etapu VII, w etapie VI sama jezdnia Obwodnicy będzie miała 25÷30 m, linia kolejowa ok. 15m, jednak precyzyjna odpowiedź jest możliwa dla konkretnej sytuacji ze względu na zmienne usytuowanie uzbrojenia podziemnego i możliwości usytuowania ciągu pieszo-rowerowego.

**Pani Małgorzata Jacyna-Witt, radna Miasta Szczecina** powiedziała, że inwestycje na których realizację są przeznaczone fundusze Unii Europejskiej, powinny być kreowaniem przestrzeni przyjaznej człowiekowi. Dodatkowo fundusze są wykorzystywane do wykonywania chybionych inwestycji jak np. Trasa Północna. Akceptowalnym rozwiązaniem jest zakończenie Obwodnicy Śródmieścia na ul. Arkońskiej i Niemierzyńskiej wraz kontynuacją remontu ul. Arkońskiej i Szafera i ul. Szerokiej do ul. Taczaka lub udroźnienie Nadodrzaneki. Następnie Pani radna zauważyła, że Miasto powinno przeprowadzić konsultacje etapu VI i VII równocześnie. Zapytała również czy jest rozważane zakończenie Obwodnicy na Al. Wojska Polskiego oraz wyraziła sprzeciw przed wpuszczaniem pieszych pod jezdnię, jako nieprawidłowemu rozwiązaniu.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział iż Etap VI służy połączeniu ul. Niemierzyńskiej z Al. Wojska Polskiego wraz z budową węzła Łękno, dlatego zostaną wyznaczone etapy realizacyjne aby wyprowadzenie w kierunku Mickiewicza było minimalne. Pozwoli to również



na wyremontowanie Al. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Solskiego do ul. Zaleskiego wraz z wybudowaniem pasa dla transportu zbiorowego. Przesunięcie linii kolejowej jest na większym zakresie ze względu na konieczność zlokalizowania drogi o odpowiednich parametrach. Poinformował również, iż proponowane połączenie Wojska Polskiego i ul. Szafera jest w fazie podpisania umowy na wykonanie projektu budowlanego.

Z sali padły głosy o tym, iż droga pomiędzy ul. Niemierzyńską do Al. Wojska Polskiego powinna mieć niższe parametry, w tym jedną jezdnię i mniejszą szerokość.

*Odpowiedź uzupełniająca po spotkaniu:*

*Projekt został zmieniony, zrezygnowano z przejścia podziemnego pod Al. Wojska Polskiego na rzecz przejścia i przejazdu rowerowego w poziomie jezdni.*

**Włodzimierz Majewski** stwierdził, iż zanieczyszczenia po budowie drogi spowodują zwiększenie zachorowalności na raka. Opisał oznaczenia drzew w parku Briksa od strony kolei. Spytał czy projektanci znają warunki gruntowe w miejscu przesuwanej linii kolejowej.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż drzewa nie są oznakowywane w związku z inwestycją oraz że spróbuje tę sprawę wyjaśnić.

**Pan Adam Sawicki** odpowiedział, że zgodnie z Prawem Budowlanym każda budowla musi mieć określone warunki posadowienia. Został wykonany i zatwierdzony przez Geologa Powiatowego projekt robót geologicznych. Obecnie są wykonywane badania polowe i laboratoryjne, jest opracowywana dokumentacja geologiczno-inżynierska, która również podlega zatwierdzeniu. W tej chwili istnieją technologie pozwalające na budowanie w niemalże każdych warunkach gruntowych, jest to głównie kwestia kosztów.

**Włodzimierz Majewski** zasugerował, iż inwestycja powinny być zakończona na Al. Wojska Polskiego z brakiem możliwości wyjazdu w kierunku centrum, zgodnie z propozycją wykonaną przez mieszkańców. Czy w przypadku realizacji miasto zdaje sobie sprawę, iż zniszczenie w Etapie VII parku Briksa może spowodować konieczność zwrotu dotacji unijnych? Ulokowanie SKM obok Obwodnicy spowoduje zmniejszenia atrakcyjności korzystania z SKM.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż Miasto nie zakłada realizacji Etapu VII w tej perspektywie unijnej.

Z sali padło pytanie kiedy zostanie upubliczniony protokół ze spotkania.

**Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż protokół zostanie opublikowany w przeciągu 30 dni od spotkania.

**Pan Aleksander Nieczajew** stwierdził, iż obciążanie miasta za brak Zachodniej Obwodnica Szczecina jest nieporozumieniem. Za tę inwestycję odpowiada Urząd Marszałkowski i rząd. Powtórzył że inwestycja jest planowana od dawna i niezbędna dla układu drogowego. Zwrócił uwagę, iż można drzewa zabezpieczyć, spróbować przesasadzić. Należy stosować nasadzenia kompensacyjne.

**Pan Marek Duklanowski, radny miasta Szczecina** stwierdził, iż zgodnie z zaprezentowanymi prognozami ruch na Obwodnicy będzie mniejszy niż na Al. Wojska Polskiego. W związku z tym zapytał po co jest wykonywana taka autostrada w mieście? Autostrady poza miastami mają po maksymalnie po 3 pasy ruchu. Zgodnie z więźbą ruchu opracowaną w 2006 roku nie ma terenu generującego ruch pomiędzy Obwodnicą a



Śródmieściem. Inwestycja powinna być przerwana na ul. Niemierzyńskiej ponieważ nie przebiega przez nowe generatory ruchu jak np. Warszewo. Budowa Etapu V spowodowało zwiększenie ruchu na ul. Pawła VI. Etap VI spowoduje zwiększenie ruchu na ul. Traugutta, budowa etapu VII przeniesie trudności gdzie indziej. Prognozy demograficzne wykazują zmniejszenie ilości ludności miasta Szczecina. Stwierdził, iż będzie kontynuował rozmowy o możliwości zakończenia tej inwestycji w stanie istniejącym.

**Mieszkaniec Szczecina** powiedział, że przedstawione rozwiązanie nie ma społecznej akceptacji. Powinno być przedstawione nowe rozwiązanie uwzględniające wszystkie przedstawione uwagi. Pierwszy raz również słyszę, iż budynek Al. Wojska Polskiego 185 jest do rozbiórki, zwłaszcza że po drugiej stronie przy ul. Kochanowskiego rozpoczyna się budowa domu wielorodzinnego. Tamten teren powinien być wykorzystany do budowy drogi. Budynek Al. Wojska Polskiego 185 jest przeznaczony do rozbiórki, a Miasto umożliwia wykup mieszkań.

*Pan Michał Przepiera odpowiedział, że zostanie sprawdzona kwestia wykupu mieszkań w budynku Al. Wojska Polskiego 185.*

*Pan Adam Sawicki wyjaśnił, że przesunięcie trasy Obwodnicy tak aby nie wyburzać budynku 185, powoduje wyburzenie budynków nr Al. Wojska Polskiego 187, 151, Traugutta 8. Wersje przebiegu Etapu VI zostały opracowane i skonsultowane w 2011 r., raport z ówczesnych konsultacji wskazuje na wybór realizowanego wariantu II.*

**Pan Wojciech Zyska, Zachodniopomorskie Towarzystwo Ekologii Praktycznej** zapytał o rozlokowanie węzłów na trasie Obwodnicy, na odcinku od Komuny Paryskiej i ul. Chopina – 2 węzły, na odcinku od węzła Łekno do ul. 26 lutego - żadnego węzła. Zapytał jaka powierzchnia ogrodów i powierzchni zielonych została zajęta przez wykonanych 5 etapów Obwodnicy. Czy została wszczęta procedura środowiskowa została wszczęta, czy jest przez Inwestora udostępniona Karta Informacyjna Przedsięwzięcia? Niewłaściwym jest podzielenie inwestycji na etapy.

*Pan Michał Przepiera odpowiedział, iż rozlokowanie węzłów będzie analizowane w ramach STEŚ dla VII Etapu.*

*Pan Adam Sawicki poinformował, iż procedura środowiskowa została wszczęta, została opracowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia (KIP). Decyzja środowiskowa będzie w całości wydawana przez Zachodniopomorski RDOŚ, ze względu na to iż przedsięwzięcie obejmuje tereny zamknięte.*

*Pan Michał Przepiera odpowiedział, iż zlecono STEŚ na kolejny etap obejmujący większy odcinek dalszej części Obwodnicy.*

Odpowiedź uzupełniająca po spotkaniu:

*Zgodnie z orzecnictwem sądów administracyjnych realizacja przedsięwzięć drogowych w oparciu o etapy traktowane jako oddzielne przedsięwzięcia jest zgodna z przepisami prawa. Jak czytamy w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29.01.2015 r., sygnatura akt: II OSK 1605/13, „Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie zgodził się z zarzutem dzielenia przedsięwzięcia. Nawiązując do regulacji zawartej w art. 3 ust. 1 pkt 13 ustawy, zgodnie z którą przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie, stwierdził, że w przypadku dróg trzeba uwzględnić również*

powiązania funkcjonalne, skoro każda droga jest powiązana z istniejącą lub projektowaną siecią dróg. Tworzenie takiej sieci stanowi przy tym proces złożony, wieloletni, toteż może być przeprowadzone w ramach kilku odrębnych przedsięwzięć, które złożą się na jeden system drogowy. Ponadto dzielenie przedsięwzięcia na mniejsze etapy, tzw. salami slicing, ma na celu uniknięcie oceny oddziaływania na środowisko dla wydzielonych przedsięwzięć cząstkowych w przypadku, gdy oceny takiej wymagałoby przedsięwzięcie jako całość. Taki stan rzeczy w niniejszej sprawie nie zachodzi, gdyż organ pierwszej instancji uznał, że przeprowadzenie wspomnianej oceny jest konieczne, i nałożył na inwestora obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. W konsekwencji nie doszło do obejścia procedury oceny oddziaływania na środowisko i do wypaczenia jej wyników. Organ odwoławczy uznał, że inwestycje drogowe realizowane i planowane na terenie miasta Torunia są przedsięwzięciami odrębnymi, podejmowanymi w różnych lokalizacjach i przedziałach czasowych, niekiedy usprawniającymi ruch w innych kierunkach niż projektowana Trasa Średnicowa Północna, np. Trasa Wschodnia będzie w obrębie miasta pokrywała się z drogą krajową numer 1 przebiegającą w kierunku północ-południe.”. I dalej: „W konsekwencji Sąd pierwszej instancji słusznie odwołał się w rozpatrywanym zakresie do kryterium samodzielności funkcjonalnej, zakładającego, że inwestycja drogowa stanowi jedno przedsięwzięcie, jeżeli po jej zrealizowaniu będzie funkcjonować, tj. spełniać zakładane cele polegające na usprawnieniu ruchu, niezależnie od tego, czy pozostałe elementy projektowanego większego systemu drogowego zostaną zrealizowane, czy też nie. Inwestycja, o którą chodzi w niniejszej sprawie, bezsprzecznie spełnia to kryterium. Była ona wprawdzie wyodrębniona jako zadanie z większego założenia budowlanego, lecz służyła ona wykonaniu drogi o określonym, podwyższonym standardzie pomiędzy ściśle wskazanymi odcinkami, łączącymi określone węzły i skrzyżowania. Odcinki te mają charakter zamknięty i samodzielny względem reszty układu drogowego miasta, gdyż stanowią trasę o wyznaczonym początku i końcu, na którą pojazdy będą się mogły dostać i po której pokonaniu będą mogły kontynuować jazdę po innych drogach. Jest to więc autonomiczne rozwiązanie komunikacyjnej polepszające warunki ruchu drogowego w oznaczonej części miasta. Wątpliwości mogłoby natomiast budzić tylko takie zamierzenie inwestycyjne, w którym odcinek pomiędzy dwoma skrzyżowaniami czy węzłami byłby podzielony na pododcinki traktowane jako odrębne przedsięwzięcia, ponieważ wówczas wykonanie wyłącznie jednego z takich pododcinków nie przyczyniłoby się do usprawnienia ruchu drogowego. Jest tak tym bardziej dlatego, że skarga kasacyjna nie zawiera zarzutu procesowego kwestionującego ustalenia stanu faktycznego, zgodnie z którymi projektowana Trasa Średnicowa Północna ma być realizowana w innym czasie niż przebudowa pozostałych elementów układu drogowego miasta Torunia i wkomponowywać się w system odmiennych dróg krajowych i wojewódzkich, prowadzących w przeciwnych kierunkach niż jest to w przypadku dróg powiązanych z pozostałymi fragmentami planowanej Trasy Średnicowej.”.

Reasumując powyższe, realizacja etapu VI jest zgodna z przepisami prawa.

Dla przedsięwzięcia wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w tej sprawie toczy się postępowanie przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Szczecinie.

**Pan Wojciech Zyska, Zachodniopomorskie Towarzystwo Ekologii Praktycznej** zapytał czy Etap VI będzie ingerował Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Park Kasprowicza i Lasek Arkoński ustanowiony przez Radę Miejską.

*Pan Adam Sawicki poinformował, że odpowiedź na to pytanie zostanie udzielona później, po sprawdzeniu.*

Odpowiedź uzupełniająca po spotkaniu:

Etap VI nie ingeruje w zakres zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Zespół Parków Kasprowicza-Arkoński”, następuje zbliżenie do granicy zespołu w pobliżu ul. Jasionicy.

**Pan Wojciech Zyska, Zachodniopomorskie Towarzystwo Ekologii Praktycznej** zapytał czy będą dodatkowe spotkania z organizacjami ekologicznymi.

*Pan Michał Przepiera poprosił o kontakt, celem przekazywania danych odnośnie inwestycji.*

**Mieszkanca Szczecina** zapytała czy jest znana ilość szkół wyższych, liceów, szkół podstawowych, przedszkolnych, gdyż ważne jest aby było wokół nich jak najwięcej terenów zielonych.

**Mieszkaniec Szczecina** zwrócił uwagę, iż ruch samochodów największy jest w godzinach porannych na lewoskręcie z Wojska Polskiego w ul. Zaleskiego, a popołudniowo od strony ul. Zaleskiego w kierunku ul. Traugutta. Dodatkowo na Al. Wojska Polskiego nie ma odpowiednio zsynchronizowanych świateł tzw. „zielona fala” co powoduje zatykanie lewoskrętu w ul. Piotra Skargi i ul. Wawrzyniaka. Gdyby ul. Arkońska była prawidłowo zaprojektowana skłonny byłby nią poruszać.

*Pan Michał Przepiera stwierdził, iż Obwodnica będzie uwzględniała takie wahania ruchu. Na Al. Wojska Polskiego prowadzone są różne inwestycje prowadzące do integracji sygnalizacji o różnych możliwościach np. Al. Wojska Polskiego, ul. Spacerowa, ul. Szafera. Ul. Arkońska zawiera rozwiązania próbujące promować zmiany zachowań komunikacyjnych – ograniczenie ruchu komunikacyjnego.*

**Pan Aleksander Nieczajew** stwierdził, iż osiedle Pogodno już w tej chwili jest nadmiernie obciążone ruchem pojazdów ciężkich (ul. Traugutta). Na osiedlu zebrano ponad 1000 podpisów popierających jak najszybsze powstanie Obwodnicy Śródmieścia, co najmniej do ul. 26 lutego i ul. Taczaka.

*Pan Michał Przepiera podziękował za spotkanie, proponując kolejne spotkanie we wrześniu.*

#### **Podsumowanie spotkania konsultacyjnego:**

W trakcie dyskusji zgłoszono szereg zagadnień oraz wątpliwości o charakterze ogólnym i szczegółowym, poniżej główne zagadnienia:

1. Transport materiałów niebezpiecznych, głównie z Zakładów Chemicznych Police przez Miasto Szczecin, jakie środki podejmuje Miasto aby ten transport ograniczyć. Mieszkańcy zgłaszali obawy, że budowa Obwodnicy Śródmieścia zwiększy zagrożenie dla całego miasta ze względu na wzrost takich transportów. W związku z tym zgłoszono również konieczność budowy Zachodniej Obwodnicy Szczecina i oraz zachodniego obejścia kolejowego, które taki transport wyprowadziłyby poza miasto.

2. Zgłoszono uwagi co do podziału inwestycji na Etapy VI i Etap VII, wg większości zgromadzonych mieszkańców powinny być rozpatrywane łącznie ze względu na to iż są ze sobą połączone, zwłaszcza pod kątem prowadzonej procedury oddziaływania na środowisko
3. Zgłaszano uwagi dotyczące zakresu Etapu VI oraz zasadności budowy dalszych etapów Obwodnicy. Głównie postulowano aby zmniejszyć zakres do Al. Wojska Polskiego (wykonanie węzła Łękno). Część mieszkańców postulowała wariant 0, polegający na rezygnacji z budowy Etapu VI. Zaproponowano również wariant IV (wariant społeczny) popierany przez część mieszkańców, polegający na budowie jednej jezdni pomiędzy końcem Etapu V, a Al. Wojska Polskiego z brakiem komunikacji z centrum.
4. Pojawiły się również głosy o konieczności jak najszybszej budowy Obwodnicy Śródmieścia Etap VI i VII ze względu na niszczący wpływ ruchu samochodowego na istniejący układ drogowy (głównie ul. Traugutta)
5. Mieszkańcy wyrazili obawy odnośnie zniszczenia środowiska podczas realizacji Obwodnicy, m.in. Parku Bricksa i „Zespół Parków Kasprowicza-Arkoński”.
6. Postulowano rezygnację z przejść podziemnych jako nieatrakcyjnych i niebezpiecznych dla pieszych.

#### **Załączniki:**

1. Lista obecności ze spotkania z dnia 17 czerwca 2015 r.,
2. Prezentacja ze spotkania z dnia 17 czerwca 2015 r.,
3. Ulotka informacyjna przygotowana przez mieszkańców „Obwodnica Śródmiejska. Nie tędy droga!”
4. Ulotka informacyjna o konsultacjach



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Pomorze  
Zachodnie

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „...Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VI – budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Mickiewicza”  
Umowa o dofinansowanie nr UDA-RPZP.04.02.03.00-32-007/14-00