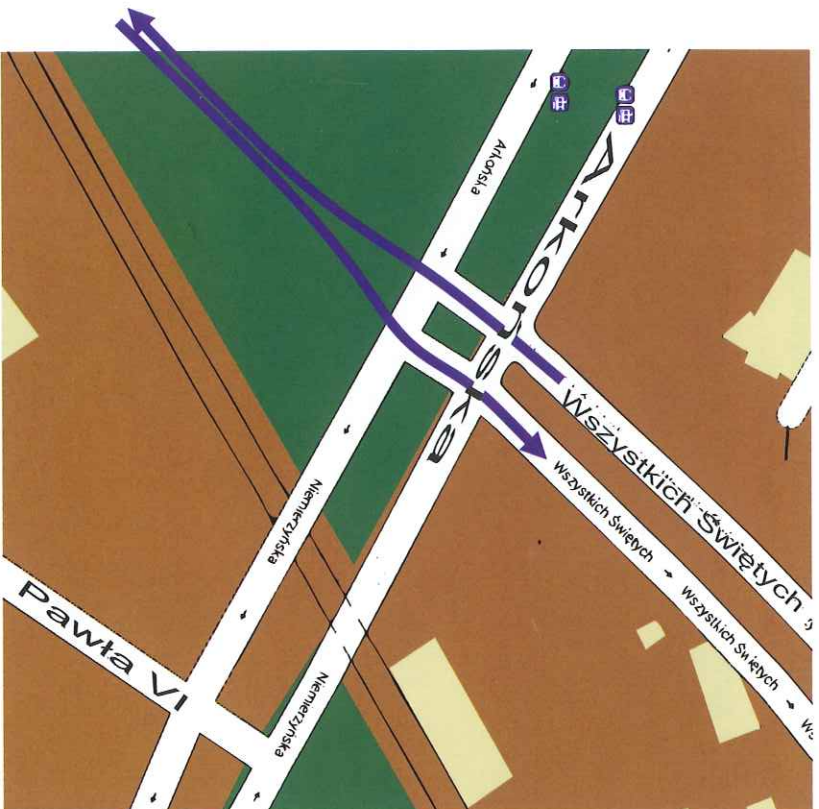
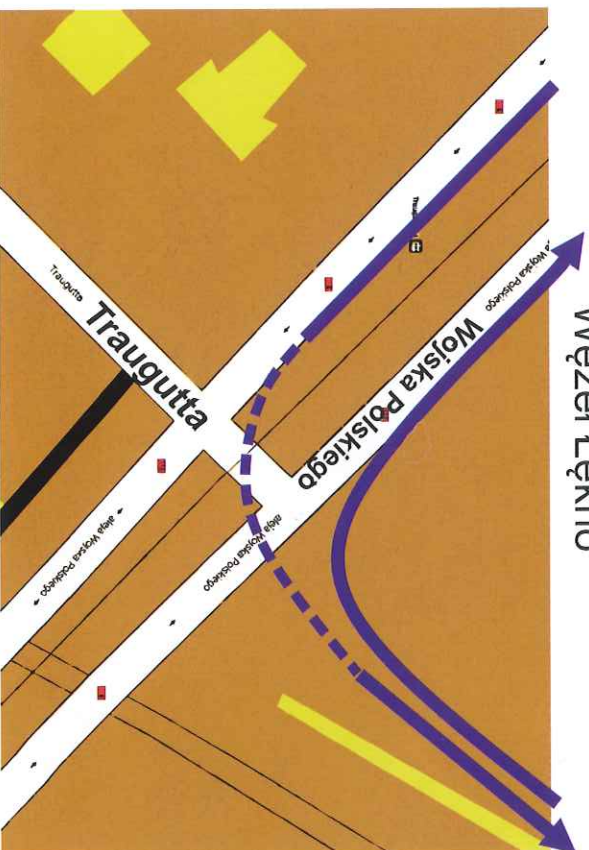


Węzeł Arkońska



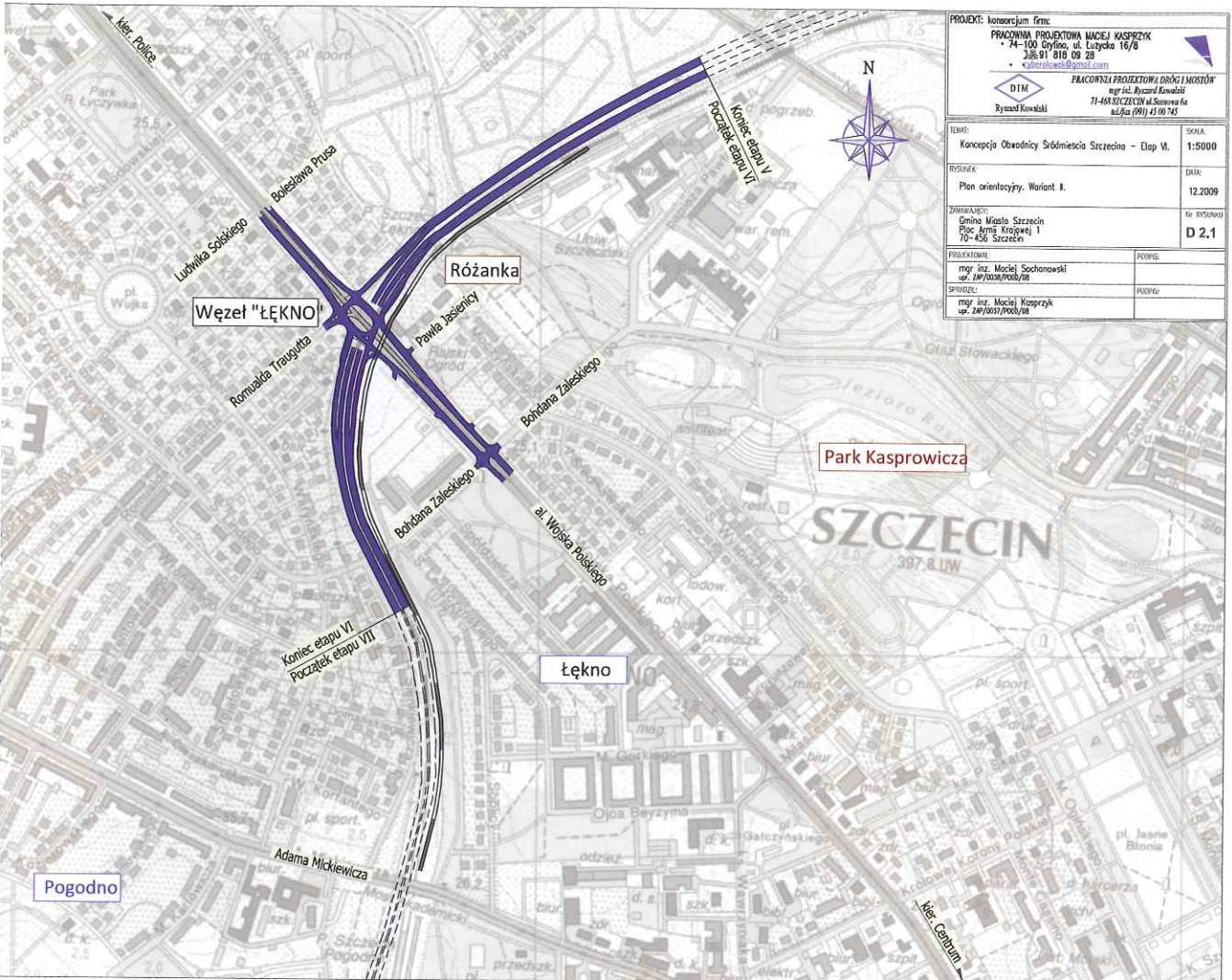
Węzeł Łękno



**OBWODNICA
ŚRÓDMIEJSKA
NIE TĘDY DROGA!**



Projektowany VI odcinek „Obwodnicy Śródmiejskiej”



Dlaczego budowanie dalszego ciągu „Obwodnicy Śródmiejskiej” według obowiązującej koncepcji jest bezcelowe i szkodliwe dla Szczecina.

Droży mieszkańcy naszego miasta!

Obwodnica Śródmiejska stała się sprawą, która nas dzieli i ma podzielić głębiej mimo, że nasze dzielnice stanowią jedną całość urbanistyczną. Niestety zwolennikami jej budowy stali się mieszkańcy ulic Traugutta i Poniatowskiego, uważając, że na niej zyskają. Chcielibyśmy spróbować przekonać Was, że lansowane przez Urząd Miasta rozwiązanie komunikacyjne nie pomoże nikomu.

Ile razy zaczynamy poruszać sprawę ponownego przeanalizowania sensu tej budowy, nasi rozmówcy przerywają nam mówiąc: „bez tej inwestycji nie można rozwiązać problemów Śródmieścia”. Wyraźnie nie zamierzają podejmować z nami żadnej merytorycznej dyskusji.

Spróbowaliśmy znaleźć poważne argumenty na stronach internetowych Urzędu Miasta. I oto co znaleźliśmy:

Uzasadnienie realizacji projektu.

Cel ogólny: Zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu.

Cele bezpośrednie:

1. *Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego ruchu drogowego w Szczecinie*
2. *Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w Śródmieściu Szczecina (?)*
3. *Poprawa dostępności komunikacyjnej Szczecina i okolic.*

Po takiej porcji „argumentów”, licząc, że kiedyś spotkamy któregoś z decydentów, który chciałby rozmawiać i miałby jednak jakieś prawdziwe argumenty za budową, przygotowaliśmy ewentualne kontrargumenty.

Na wstępie przypomniamy sprawę, która zgromadziła w proteście przeciw planowanemu zniszczeniu parku im. prof. Briksa, przy budowie następnego, VII odcinka obwodnicy, liczną grupę spacerowiczów niedzielnych. Działo się to w czasie trwania słynnych już dziś „konsultacji społecznych” w 2011 roku, które nie dotyczyły istotnego pytania: czy budować dalej? lecz stałyby nieistotne dla większości mieszkańców pytanie: jak „przekroczyć” Aleję Wojska Polskiego (górną, dolną, z lewej czy z prawej strony toru kolejowego, itp.)

Ponieważ pytanie było nieistotne a konsultacje zostały zorganizowane, bo wymagała tego procedura inwestycyjna a nie potrzeba poznania opinii obywateli, udział mieszkańców był żenująco niski.

Natomiast w tym samym czasie na ręce Prezydenta Krzyszta złożyliśmy list z 800 podpisanymi mieszkańcami broniący parku. Treść listu dostępna jest na portalu szczecinworld.eu.

Skutkiem było wspomnienie o naszej akcji, w kilku zdaniach, w „Raporcie z konsultacji społecznych” na stronach 30 i 31, opracowania, które nie było nigdzie szerzej opublikowane.

Na zebraniu podsumowującym konsultacje, (sala sesyjna Rady Miasta była pełna mieszkańców) nie pozwolono zadawać pytań (nie były przewidziane w porządku dziennym). I znowu mieszkańcy stracili kolejną okazję by dowiedzieć się czegoś o genezie tego pomysłu władz miasta.

Ponieważ czas płynie i władze mimo braku funduszy, zamierzają kontynuować budowę obwodnicy w jej dotychczasowym kształcie a większość radnych Rady Miasta wspomnienie o zmianie jej przebiegu uważa jest za herezję, zebraliśmy wszystkie nasuwające się nam i znalezione w sieci argumenty przeciw budowie obwodnicy w jednym dokumencie by mieć merytoryczne podstawy do obrony Szczecina przed niszczeniem niepotrzebnymi i drogimi inwestycjami drogowymi.

1. Idea tzw. „Obwodnicy Śródmiejskiej” jest z innej epoki. Budowana była i będzie niesychanie powoli (wiemy dlaczego) i powinna być ciągle modernizowana w oparciu o zmieniające się światowe trendy urbanistyczne. Tepe trwanie przy pierwotnej koncepcji będzie nas przez lata zbyt wiele kosztować. Można podać wiele przykładów likwidacji podobnych autostrad przez centrum nie tylko w Europie, lecz również w ojczyźnie tych rozwiązań, w Ameryce.

2. Budując dzisiaj nowoczesne miasto, powinniśmy wyprowadzać samochody ze Śródmieścia a Obwodnica Śródmiejska w planowanym kształcie właśnie tam je wprowadza. Skorzystają na niej tylko nowi mieszkańcy okolicznych gmin, którzy zbudowali swe domy na tanich działkach „pod lasem”, którzy nie płacąc w mieście podatków chcą jednocześnie by umożliwiło im łatwy dojazd samochodami do centrów handlowych w Śródmieściu - bo tam zostały bezymyślnie zlokalizowane przyczynając się do upadku handlu.

3. Dzisiaj Pogodno i Łękno trudno uznać za dzielnice perłyferijne. Stały się one częścią Śródmieścia, która mimo zaniedbania jest jego chlubą. Planowana autostrada w połączeniu z intensywnym ruchem kolejowym (SKM – Szczecińska Kolej Metropolitalna - w końcu musi ruszyć) podzieli Śródmieście nieprzenikalnym dla mieszkańców, koszmarnym kanałem komunikacyjnym generującym hałas, kurz i spaliny. W dodatku mieszkańcy tych dzielnic nie będą mogli z tej drogi korzystać ponieważ plan nie przewiduje żadnego rozjazdu na przecięciu z ulicą Mickiewicza. Zamknięcie przejazdów kolejowych na przecięciach z ulicami Jagiellońską i Zaleskiego, oraz ściany ekranów, uniemożliwią normalne życie dzielnicy likwidując komunikację lokalną.

4. Likwidacja parku im. Prof. Briksa i części parku Noakowskiego zamknie ważny kanał wentylacyjny naszego miasta, którym zdrowe powietrze z terenu Puszczy Wkrzańskiej wprowadzane jest do Śródmieścia przez przeważające północno-zachodnie wiatry. W zamian dostaniemy spaliny i inne rakotwórcze związki z asfaltu i opon samochodowych.

1

5. Liczba mieszkańców Szczecina zmniejsza się a średnia wieku się podnosi i nic nie zapowiada odwrócenia tej tendencji. Dla kogo ma być ta droga jeżeli zostanie uruchomiona SKM, z którą ma ona się dublować na wielu następnych odcinkach stając się jej konkurencją? Dzisiaj liczba samochodów na 100 mieszkańców Szczecina jest większa niż w Berlinie a mimo to w Szczecinie jeździ się samochodami lepiej niż w wielu innych miastach polskich. Wystarczy zlikwidować, za niewielkie pieniądze, kilka wąskich gardeł (np. zbudować trzeci pas na skrzyżowaniu Al. Wojska Polskiego z Gorkiego i Wawrzyńska czy rondo na Głębokim) i ruch się jeszcze upłyni. Kiedy będzie uruchomiona SKM i szybki tramwaj - planowane nowe linie tramwajowe ulicami 26 kwietnia i Mieszka I, część mieszkańców zrezygnuje z używania samochodów w mieście uwalniając Śródmieście dla ludzi.

6. Władze miasta podając w 2011 roku pod „konsultacje społeczne” projektowany dzisiaj VI odcinek obwodnicy, nie poinformowały szerokiej opinii publicznej, że budowa następnego, VII odcinka zniszczy park profesora Briksa i część parku Noakowskiego. Wstrzymując się teraz z ogłoszeniem, wymaganym przez prawo konsultacji społecznych dotyczących VII odcinka obwodnicy, będą mogły potem użyć argumentu: no skoro tyle się już zainwestowało... Sprawa ta była tematem protestu mieszkańców w czasie sławnych „Konsultacji społecznych” w 2011 roku co już wcześniej omówiliśmy.

7. Brak kompletnego projektu obwodnicy, projektowanie i budowanie jej, tak jak obecnie po kawalku nie daje szansy na dofinansowanie jej z budżetu centralnego, obciążając w budżet i tak już bardzo zadłużonego miasta. (planowany deficyt na rok 2015 to 0,5 mld złotych).

8. Kontynuacja budowy według dotychczasowych planów nie spowoduje zmniejszenia natężenia ruchu na najbardziej obciążonej ruchem tranzytowym osi ulic Traugutta- Poniatowskiego, ponieważ projektowane odcinki VI, VII i dalsze wyprzedzą ruch w kierunku miasta a nie w kierunku Pogodna i Krzekowa.

9. Z osi Traugutta-Poniatowskiego korzystają głównie kierowcy jadący w kierunku Pogodna i Krzekowa. Nie zrezygnują oni ze skierowania się w ulicę Traugutta przy obecnie obowiązującej II wersji VI etapu obwodnicy. Proszę zaobserwować, że na skrzyżowaniu z Mickiewicza nie ma skrętu w lewo w stronę centrum i nikt nie protestuje a na skrzyżowaniu Poniatowskiego z Witkiewicza skręt w lewo wykorzystują głównie klienci LIDL. Nie ma kolejki aut skręcających w lewo. Na obu skrzyżowaniach większość kierowców skręca w prawo.

10. Aby uchronić mieszkańców Traugutta od części przytaczającego ich ruchu samochodowego, planowane skrzyżowanie Alei Wojska Polskiego z obwodnicą proponujemy zbudować w ten sposób by kończąca się obecnie na ul. Arkońskiej obwodnica, po przecięciu ulicy Arkońskiej kierowała ruch prosto wzdłuż torów kolejowych w zwykłą dwukierunkową ulicę (a nie czteropasmową

autostradę), która z kolei wprowadzałaby ten ruch w Aleję Wojska Polskiego, kierując go, bezkolizyjnie, w prawo w stronę Głębokiego. Na przecięciu Alei Wojska Polskiego z ulicą Zawadzkiego planowana jest budowa ronda. Właśnie ulica Zawadzkiego, planowana Nowoszeroka przechodząc w Taczaka i Derdowskiego stworzy, przechodząc w Europejską, prawdziwą Obwodnicę Śródmieścia.

11. Kierowcy jadący Aleją Wojska w stronę Centrum, zbliżając się do węzła Traugutta, mieliby do wyboru trzy pasy: dwa na wprost, lewy natomiast zagłębiałby się pod poziom jezdni i torów tramwajowych w tunel, który skręcałby w lewo w stronę ul. Arkońskiej. Podążający trasą wzdłuż torów kolejowych wjeżdżaliby w środkowy pas, kończącej się obecnie na ulicy Arkońskiej, obwodnicy. Takie rozwiązanie mniej obciążałoby też park wzdłuż ul. Fałata (alei łączącej park Kasprowicza z Lasem Arkońskim), dlatego, że konieczny w tym miejscu, węższy niż planowany, trzeci wiadukt, na odcinku nad parkiem, mógłby przebiegać w specjalnie do tego przygotowanym nadziemnym tunelu na wysokich smukłych podporach i byłby w praktyce niezauważalny dla spacerujących ulicą Fałata.

12. Nikt nie zrezygnował, jak na razie, z planów autostradowego i kolejowego Zachodniego Obejścia Szczecina z przeprawą przez Odrę w kierunku na Goleniów. Będą one w końcu budowane, bo bez tych inwestycji rozbudowujący się ośrodek przemysłowy Polic udusi się. Gdy tylko znajdą się pieniądze w budżecie centralnym, rozpocznie się budowa. Budową tą zainteresowani są też nasi zachodni sąsiedzi. Jaki miałoby sens w takiej sytuacji dalsze zadłużanie się miasta na inwestycję tak niepotrzebną jak Obwodnica Śródmiejska?

13. W okolicach Wiaduktu Akademickiego na ulicy Mickiewicza są niezidentyfikowane groby, najprawdopodobniej jeńców wojennych. Według dostępnych nam danych zwłoki więźniów transportowanych wagonami towarowymi do obozu pracy w Policach były tutaj wyrzucane z wagonów i grzebane na miejscu. Nie slyszeliśmy, żeby Urząd Miasta rozpoczął jakąś procedurę badania tej sprawy.

Chcielibyśmy wreszcie rozpocząć na te interesujące wielu mieszkańców tematy merytoryczną dyskusję. Jakie kroki uważają Państwo za najbardziej celowe?

Gdy będzie ładna pogoda proponujemy odwiedzać koło południa nasze miejsce spotkań w parku profesora Briksa przy ulicy Zaleskiego.

Z powołaniem

Antoni Rosner • e-mail: antoniosner@gmail.com

Włodzimierz Majewski • e-mail: wdmajewski@poczta.wp.pl

Facebook: Obwodnica Śródmiejska Szczecin - konsultacje społeczne 2015

Wariant IV przebiegu VI etapu Obwodnicy Śródmiejskiej
Projekt przygotowany przez mieszkańców
/do konsultacji/

