

Raport z konsultacji społecznych dotyczących zadania: „Rewitalizacja obszaru przestrzeni publicznej i zabudowy śródmiejskiego odcinka Alei Wojska Polskiego w Szczecinie” w zakresie analiz komunikacyjnych dotyczących odcinka Alei Wojska Polskiego pomiędzy Placem Szarych Szeregów a Placem Zwycięstwa.

W dniu 22 lipca 2015 roku, o godzinie 16.30, w Sali Sesyjnej Rady Miasta w budynku Urzędu Miasta Szczecin, odbyły się konsultacje społeczne związane z realizacją prac przygotowawczych dotyczących rewitalizacji obszaru Śródmieścia, związanego bezpośrednio z Alei Wojska Polskiego. Spotkanie prowadził Architekt Miasta – Pan Jarosław Bondar.

Spotkanie było już trzecią, przygotowaną przez Urząd Miasta, prezentacją bieżącego zaawansowania prac dotyczących niniejszego zadania. Prace rozpoczęto w październiku 2014 roku podczas organizowanego przez Stowarzyszenie Architektów Polskich oddział Szczecin WESTIVALU Architektury 2014. W efekcie ówczesnych spotkań – w których uczestniczyli przedsiębiorcy prowadzący działalność na Alei Wojska Polskiego, inwestorzy realizujący zadania w bezpośrednim sąsiedztwie Alei, towarzystwa budownictwa społecznego – Szczecińskie TBS i TBS-Prawobrzeże, oraz Zarząd Budynków i Lokali Komunalnych, przedstawiciele stowarzyszeń, aktywiści miejscy i mieszkańcy – wskazano na przesłanki, które potwierdzają wybór Alei Wojska Polskiego jako głównej osi procesów rewitalizacyjnych w Śródmieściu.

Gościem podczas spotkania był Pana Guenther Drobisch, pracownik Departamentu Urbanistyki Dzielnicy Steglitz – Zehlendorf w Berlinie, który przedstawił prezentację dotyczącą przekształceń ulicy Schlosstrasse w Berlinie.

Pytania uczestników spotkania dotyczące przekształceń ulicy Schlosstrasse w Berlinie:

1. Czy były wykonywane badania zanieczyszczenie powietrza na Schlosstrasse w Berlinie?
Odp. Informacje nt. badań zanieczyszczenia powietrza nie są znane, ale były robione badania natężenia hałasu. Wynika z nich, że hałas zmniejszył się z 80dB do 70dB.
2. Kto zainicjował zmiany na Schlosstrasse w Berlinie?
Odp. Zmiany zostały zainicjowane przez władze dzielnicy i radę dzielnicy Steglitz.
3. Dlaczego nie wprowadzono tramwaju na Schlosstrasse w Berlinie?
Odp. Byłoby to bardzo trudne, bo końcówka sieci tramwajowej znajduje się w odległości 10 km od Schlosstrasse. Nie wiadomo także czy byłoby to możliwe, gdyż metro w tym miejscu znajduje się jedynie 50 cm pod powierzchnią ulicy.
4. Czy mieszkańcy są zaangażowani w proces przemian ulicy?
Odp. Mieszkańcy i właściciel sklepów są zapraszani na sesje rady dzielnicy. Należy jednak podkreślić, że bezpośrednio przy ulicy znajdują się lokale usługowe komercyjne, mieszkania są z tyłu.

W kolejnej części spotkania omówiony został stan zaawansowania prac związanych z prowadzonymi obecnie badaniami socjologicznymi pn. „Śródmiejski odcinek Alei Wojska Polskiego w oczach

mieszkańców Szczecina”. Pan dr Włodzimierz Durka, reprezentujący Szczecińskie Towarzystwo Socjologiczne, zrelacjonował ich przebieg i zakres.

W ramach prowadzonego procesu ankietyzacji, przeprowadzone zostaną rozmowy z ponad tysiącem respondentów, zarówno z mieszkańcami i przedsiębiorcami z Alei, jak i z pozostałymi mieszkańcami Szczecina. Przygotowana w tym celu ankieta zawiera szereg pytań dotyczących zarówno negatywnych aspektów obecnego kształtu Alei, jak również jej wartości. W ramach ankiety przedstawione są cztery podstawowe warianty rozwiązań komunikacyjnych, które wynikają z przeprowadzonych przez Biuro Inżynierskie DAMART analiz komunikacyjnych. Proces ankietyzacji zostanie zakończony w sierpniu br.

Pytania uczestników spotkania dotyczące badań socjologicznych:

1. Czy ankiety będą zbierane wśród mieszkańców wszystkich osiedli?
Odp. Tak, wszystkie osiedla będą przebadane, najwięcej osób ze śródmieścia.
2. Ile ankiet zostanie przeprowadzonych?
Odp. Ponad tysiąc ankiet. Niestety bardzo dużo ankiet z Al. Wojska polskiego odpadnie, gdyż mieszkania są wynajmowane i najemcy nie chcą udzielać odpowiedzi, tłumacząc, że wkrótce się wyprowadzą.
3. Dlaczego w prowadzonych badaniach socjologicznych przedstawiane są cztery warianty rozwiązań komunikacyjnych, a na spotkaniu prezentowanych jest sześć? Czy uzyskamy wiarygodne dane?
Odp. Proces myślenia o Alei jest dynamiczny. Nie chcieliśmy wstrzymywać prowadzonych badań socjologicznych dlatego zostały umieszczone cztery warianty. Dwa dodatkowe warianty pojawiły się później, jednak nie zmieniają one zasadniczo wariantów w kwestii organizacji ruchu. Zmienia się zagospodarowanie i parkowanie. Wyniki badań powinny być jednak miarodajne.

Następnie Architekt Miasta, Pan Jarosław Bondar przedstawił prezentację dotyczącą opracowanych na podstawie analiz komunikacyjnych wariantów zagospodarowania przestrzeni Alei.

Na obecnym etapie rozważane są cztery podstawowe warianty rozwiązań. Dwa warianty (nr I i II) wychodzą z założenia realizacji zmian, które w sposób znaczący zmieniałyby istniejący stan zagospodarowania, czyli przekrój ulicy z redukcją ilości pasów ruchu – po jednym w każdym kierunku, wprowadzeniem rozwiązań sprzyjających priorytetowi komunikacji publicznej, rowerowej i pieszej. Dwa kolejne warianty (nr III i IV) wykorzystują obecny przekrój drogi – po dwa pasy w każdym kierunku, utrzymując priorytet drogi związany z obsługą ruchu samochodów, przy jednoczesnej znaczącej poprawie warunków dla korzystających z komunikacji publicznej, rowerowej oraz pieszej. W każdej grupie rozpatrywany jest wariant związany z przywróceniem tramwaju na Aleję Wojska Polskiego (wariant nr II i IV).

Bezpośrednio przed konsultacjami społecznymi, proponowane rozwiązania dla Alei Wojska Polskiego były prezentowane szczecińskim Radnym na posiedzeniach Komisji Rady Miasta ds. Gospodarki

Komunalnej, Rewitalizacji i Ochrony Środowiska, Komisji RM ds. Budownictwa i Mieszkalnictwa oraz Komisji RM ds. Rozwoju, Promocji i Gospodarki Morskiej.

Dwa dodatkowe warianty rozwiązań zaprezentowane na spotkaniu – wariant IA i IB – powstały w efekcie prezentacji projektu oraz publicznych spotkań. Bezpośrednim efektem współpracy ze Stowarzyszeniem Rowerowy Szczecin i Panem Guentherem Drobischem jest wariant IA. Projekt nawiązuje do rozwiązań berlińskiej Schlosstrasse.

Efektom posiedzenia Komisji Rady Miasta ds. Gospodarki Komunalnej, Rewitalizacji i Ochrony Środowiska jest wariant IB, bezpośrednio nawiązujący do rozwiązań znanych z Alei Papieża Jana Pawła II w obszarze tzw. Alei Fontann. Pomysłodawcą rozwiązania uwzględniającego budowę pawilonów w centralnej części Alei jest Radna Pani Małgorzata Jacyna – Witt.

Pytania i sugestie uczestników spotkania dotyczące przedstawionych wariantów komunikacyjnych:

1. Zaproponowanie tramwaju skręcającego w Jagiellońską jest złym pomysłem. Powinno się przywrócić tramwaj po dawnej trasie linii nr 10.
Odp. Uwaga zostanie poddana dalszej analizie.
2. Czy po zmianach na Al. Wojska Polskiego ruch nie przeniesie się na ul. Jagiellońską i Krzywoustego? Powinny być wydzielone torowiska i bus pasy.
Odp. Zmiany spowodują dociążenie ul. Krzywoustego, Jagiellońskiej, Bogusława, Boh. Getta Warszawskiego i Al. Piastów, ale krytyczne warunki pojawią się tylko w godzinach szczytu. Warunkiem udroźnienia ruchu jest realizacja obwodnicy śródmiejskiej do ul. 26-go Kwietnia, która wyciągnie ruch z centrum.
3. Czy Gmina przewiduje wariant alternatywny dla obwodnicy śródmiejskiej w postaci udroźnienia układu komunikacyjnego, wydzielenia torowiska tramwajowego, utworzenia bus pasów na głównych arteriach komunikacyjnych miasta?
Odp. To jest decyzja polityczna. Obwodnica spowoduje zmianę preferencji kierowców. Kiedy zostanie wybudowany fragment dochodzący do Al. Wojska Polskiego to może istnieć obawa, że kierowcy wybiorą Aleję jako kontynuację trasy. Natomiast kiedy zrealizujemy następny etap i dojdziemy do ul. 26-go Kwietnia mogą się zmienić preferencje kierowców i Al. Wojska Polskiego „odetchnie”, ale inne ulice zanotują zwiększone natężenie ruchu, aż do momentu zakończenia całej obwodnicy.
4. Dlaczego wszystkie przystanki są lokalizowane na Pl. Zgody?
Odp. Pewne decyzje są przesunięte na fazę konkursu, więc nie jest to ostateczne rozwiązanie. Można przystanki zlokalizować inaczej i przeznaczyć plac na inne funkcje, ale to powinien rozstrzygnąć konkurs.
5. Pozytywna opinia dla pierwszych wariantów i dużej ilości drzew we wszystkich wariantach. Działania w kwartałach, które prowadzą TBS-y to nie jest rewitalizacja to jest renowacja. Skandalem jest propozycja radnej Małgorzaty Jacyny-Witt (wariant IB), która zakłada zlokalizowanie pawilonów w centralnej części Alei. Nikt nie chce tu mieszkać i prowadzić

działalności. Zamiast dać mieszkańcom szansę na rozwinięcie interesu proponowane są „budy” na środku, tak jak na Alei Fontann, które stamtąd również powinny zniknąć. Mają być lokale w parterach, szerokie chodniki, ogródki, ale nie pawilony. Tramwaj powinien się pojawić, ale promienie skrętu nie są zrozumiałe. Skoro w miastach zachodnich w wąskich uliczkach można wprowadzić tramwaj to u nas też można. Tramwaj powoduje ożywienie. Wszystko zależy od polityki transportowej. Jeżeli chcemy preferować ruch samochodowy to w ogóle nie róbmy tramwaju, bo będzie nieopłacalny.

Odp. Uwaga zostanie poddana dalszej analizie.

6. Należy przeanalizować potoki ruchu pieszych na Al. Wojska Polskiego. Ludzi nie ma, bo dominuje ruch samochodowy. Główny generator ruchu na Alei to dyskont spożywczy. Chodniki są w bardzo złym stanie, murki się sypią, elewacje i miejsca po reklamach straszą. Na przystanku parkują samochody. Wąskie chodniki są zastawiane przez samochody, utrudniając ruch pieszym, ale generalnie nie ma problemów z parkowaniem samochodów. Potoki ludzi są niewielkie. Najwięcej jest przy pl. Zgody, przy Pl. Zwycięstwa (przy kawiarni Kocha i kabacie), północno-wschodniej stronie ulicy. Dzisiaj jeżeli chcemy prowadzić działalność gastronomiczną w budynku to musimy mieć zgodę wspólnoty mieszkaniowej, a wspólnoty nie wyrażają zgody. Jedynym miejscem jest Deptak Bogusława. Przykład SchlossStrasse w Berlinie pokazuje, że duże galerie handlowe mogą funkcjonować w takiej przestrzeni, ale warunkiem jest duża liczba wejść do budynku z poziomu ulicy. Banki dają więcej zysków z najmu, inne działalności takich nie przyniosą. Powinniśmy się zastanowić czego chcemy w tym miejscu – czy sieci dyskontów, czy sieci odzieżowych, czy gastronomii? Ludzie nie przyjdą jeżeli to miejsce będzie tylko miejscem tranzytu ruchu – samochodowego czy pieszego. Obecne punkty usługowe nie są w stanie wygenerować ruchu.

Odp. Uwaga zostanie poddana dalszej analizie.

7. Trzy sprawy, które generują ruch na śródmiejskiej ulicy: estetyka, tramwaje, zieleń. Miasto powinno wystąpić o odstępstwa do Ministerstwa w zakresie zieleni przed budynkami, która nie może być wyższa niż 3 m zgodnie z opinią Straży Pożarnej. Lokalizacja przystanków poza Pl. Zgody ułatwi integrację różnych środków transportu – tramwaju i autobusu. Kostka, którą ma być wyłożona ulica spowoduje hałas (na Al. Papieża Jana Pawła II mieszkańcy się skarżą). Nawierzchnia gładka przy uspokojonym ruchu przyniesie lepszy efekt. Wskazana byłaby także okólna linia tramwajowa i wypożyczalnia samochodów.

Odp. Jak wynika z rozmów mieszkańcy Alei często nie mają świadomości, że na Alei jest wprowadzony autobus. Lokalizacja tramwaju w tym miejscu jest decyzją polityczną w oparciu o plan rozwoju komunikacji publicznej w mieście. Monitorujemy możliwości pozyskania dofinansowania na ten cel. Jeżeli będzie taka możliwość to będzie to argument przemawiający na wprowadzeniem tramwaju w tej przestrzeni. Miasto będzie prowadziło rozmowy ze Strażą w sprawie utrzymania drzew przed budynkami i zachowania przepisów ppoż. W odniesieniu do kostki, to będzie to kostka cięta, gładka, nie taka jak bruk historyczny.

8. Jakie działania w sferze społeczno-gospodarczej Miasto przewiduje w ramach złożonej do konkursu „Modelowej rewitalizacji”, aby ożywić obszar?

Odp. Zakres został generalnie zarysowany. Strategia polega na tym, że Miasto przejmuje na siebie obowiązek przebudowy Alei. Podczas Westivalu w 2014 w dyskusji nt. Alei brała udział

znaczna liczba przedsiębiorców z Alei. Zostali oni włączeni w dyskusję na temat funkcjonowania poszczególnych fragmentów ulicy. Działania będą miały charakter negocjacyjny.

9. Czy Miasto ma katalizatory, które ożywią przestrzeń, np. w sferze kultury?

Odp. Miasto ma tylko dwa lokale na tym odcinku Alei, którymi może dysponować. Prowadzimy natomiast inwestycje i mamy lokale w kwartałach przy Alei, które są w gestii TBS-ów oraz ZBiLK i tymi lokalami możemy dysponować w zakresie wpływu na profil i wybór oferentów lokali. Kolejnym krokiem będą działania społeczne i gospodarcze, włączenie mieszkańców i przedsiębiorców. Z tym pakietem przystąpimy do konkursu na zagospodarowanie przestrzeni.

10. Czy była rozważana opcja Pl. Zgody nie w formie ronda?

Odp. Niewykorzystane przestrzenie publiczne na Alei, takie jak Pl. Zgody, place przy wieżowcach, „ściana płaczu” będą przedmiotem konkursu. Z decyzją czy ma być rondo poczekamy na wyniki badań socjologicznych. Po badaniach przystąpimy do opracowania programu funkcjonalnego z włączeniem wszystkich podmiotów, a następnie ogłosimy konkurs architektoniczny dwuetapowego we współpracy ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich oddział Szczecin.

11. Do listy zaniedbań na Alei należy jeszcze dopisać fontannę przed bankiem.

Odp. Uwaga zostanie poddana dalszej analizie.

12. Czy wariant I jest zaprojektowana ścieżka rowerowa?

Odp. W tym wariantie jest pas dla rowerów zintegrowany z pasem ruchu dla samochodów o łącznej szerokości 4,5m. Nie jest to ścieżka rowerowa.

13. Czy w każdym wariantie jest możliwy tramwaj?

Odp. Tramwaj nie jest możliwy w wariantie I z miejscami postojowymi po środku, ale może być to przeanalizowane pod względem umieszczenia tramwaju po bokach.

14. Powinniśmy nie tylko zachęcić ludzi aby przyszli na Aleję i korzystali z lokali, ale także aby zamieszkali przy Alei. Tramwaj powinien jeździć po śródmieściu i zabierze on część ruchu samochodowego. Jak pokazała sytuacja z Mostem Długim ludzie przyzwyczajają się do zmiany organizacji ruchu i zaczną inaczej jeździć. Zwiększenie ruchu rowerowego również powoduje, że samochodów jest mniej. Taka jak się dzieje na zachodzie samochód w śródmieściu nie jest już podstawą. Funkcjonują wypożyczalnie samochodów. Nie myślimy tylko o budownictwie socjalnym, ale także o mieszkaniach prestiżowych. Podnosząc jakość życia zachęcimy ludzi do zamieszkania w śródmieściu. Cztery pasy ruchu pomogą tylko wyjechać z centrum.

Odp. Ten trend jest pewnego rodzaju nieuchronnością, czyli odejście od samochodu będzie następowało. Przykład Schlossstrasse w Berlinie pokazał, że proces przemian jest długotrwały. My podejmujemy działania ucząc się na przykładach zachodnich.

Uwaga zostanie poddana dalszej analizie.

15. Powinniśmy korzystać z własnych doświadczeń. Przykładem są „woonerfy” w Łodzi. Ulice poboczne w śródmieściu można w ten sposób rewitalizować.
Odp. W obecnym składzie nie możemy reprezentować wszystkich głosów. Ważne będą wyniki badań socjologicznych, które dadzą szerszy obraz tego co myślą mieszkańcy miasta na temat Alei. Dobrze byłoby znaleźć wariant, który umożliwi nam wprowadzanie zmian zgodnie z nadchodzącymi trendami. Elastyczne rozwiązanie pozwoli, np. w przypadku znacznego odejścia od samochodów na przekształcenie Alei podążając na tym trendem.
16. To fachowcy powinni podjąć właściwe decyzje, bo każdy ma inne zdanie.
Odp. Państwa zdanie jest zachętą do bardziej śmiałych decyzji.
17. Przy rozmieszczaniu przystanków nie należy tego robić na żywioł, ale na rozum. Zaczniemy od rewitalizacji społecznej. Usterki, które zostały pokazane wynikają z tego, że nie ma ustalonego właściciela lokalu, który by reagował. Ta ulica nie żyje, a była bardzo ważna w mieście.
Odp. To właśnie zadecydowało, że Miasto się nią zajęło.
18. Jak wariant I ma się do dokumentów strategicznych miasta i polityki miasta zmniejszania miejsc parkingowych w mieście i zmniejszania ruchu samochodowego w ścisłym centrum? Jak zwiększenie miejsc parkingowych wpłynie na ruch w ścisłym centrum? Gdyby założono na jednym odcinku zamknięcie dla ruchu samochodowego to zlikwidowano by tym tranzyt przez Aleję. Zagęszczenie miejsc parkingowych wariantie I spowoduje, że pieszy i tak nie będzie mógł przejść w dowolnym miejscu, a z cienia drzew będą korzystały głównie samochody.
Odp. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych o cztery nie spowoduje znacznego natężenia ruchu. Wariant I tylko porządkuje miejsca parkingowe. Dla części mieszkańców i użytkowników może to mieć istotne znaczenie. Wariant I daje nam też możliwość przekształcenia pasa parkingowego na inną funkcję, np. aleje spacerową lub wprowadzenie elementów funkcjonalnych. Tramwaj również może być rozważony. Ten wariant rozwiązuje większość problemów jakie mamy z Aleją. Wyniki badań socjologicznych pomogą nam w decyzji nad wyborem wariantu. Po wakacjach pokażemy wyniki badań.
19. Pomysł uspokojenia ruchu samochodowego jest dobry, nie tylko na Alei, ale na innych również ulicach. Ruch samochodowy nie zniknie. Głównym środkiem transportu w mieście jest samochód i transport publiczny. Aby przesiedli się na tramwaj, musiałby on jeździć szybciej niż samochód. Jeżeli nie stworzy się bus pasów i udroźnienia „wąskich gardeł” to koncepcja uspokojenia ruchu z tramwajem nie zadziała. Trzeba stworzyć możliwość, żeby tramwajem przemieszczało się szybciej niż samochodem. Tylko wtedy ma to sens.
Odp. Uwaga zostanie poddana dalszej analizie.
20. Szybkim sposobem na dojechanie SKM z Prawobrzeża do centrum.
Odp. Jest to w zamierzeniach Miasta. Jest opracowywane studium wykonalności dla tego projektu.

Na koniec spotkanie podsumował Pan Marcin Charęza, Kierownik Referatu ds. organizacji ruchu w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMS.

Niektóre z przedstawionych sugestii są trafne, ale niektóre nie do zaakceptowania przez Miasto. Polityką Miasta jest promowanie transportu zbiorowego i zrównoważonego transportu. Nie będzie jednak takiej sytuacji, że jak stworzymy bus pasy to zniknie nam problem pojazdów samochodowych. Część osób chce mieć miejsca postojowe, inni tramwaj, inni zieleni. Musimy pamiętać, że nie tylko liczba miejsc postojowych generuje przyjazd do danego miejsca, ale również cele podróży. Przede wszystkim musimy wiedzieć jaka to ma być ulica, co to ma być – czy ulica handlowa, tranzytowa, ciąg spacerowy z drzewami. Nie ma jednak możliwości, żeby wprowadzić wysokie drzewa i tramwaj, bo musi być linia trakcyjna. Musimy zastanowić się czego chcemy w całym kwartale. Jak pokazuje ul. Jagiellońska i Al. Niepodległości ograniczenie miejsc postojowych nie wpłynęło na funkcjonowanie lokali. Ważna jest ich funkcja. Musimy zastanowić się czy tramwaj jest nam potrzebny, jaką trasą powinien jeździć, czy będzie faktycznie wykorzystywany, jak go utrzymać. W centrum miasta będziemy zmniejszać liczbę miejsc postojowych, gdyż chcemy zachęcać ludzi do zrównoważonego transportu, ale mieszkańcy miejscowości ościennych i tak przyjadą samochodami. Jeżeli utrudnimy ruch na Al. Wojska Polskiego to zmieni się rozkład ruchu na ul. Krzywoustego, Obrońców Stalingradu i Piłsudskiego. Wiedząc co wydarzy się na ul. Piłsudskiego musimy rozwiązać problemy na innych ulicach. Jak pokazuje przykład Berlina jesteśmy w stanie pogodzić wszystkie interesy. Ale nie możemy iść w skrajności, trzeba znaleźć optimum. Jeżeli poprowadzimy tramwaj na ulicy jednojezdniowej i jednocześnie będą parkingi to nie jest możliwe, żeby tramwaj co chwilę zatrzymywał się, bo ktoś wjeżdża lub wyjeżdża z parkingu. I nikt tym tramwajem nie pojedzie. To co zostanie wymyślone musi być kompromisem, nie tylko osób, ale i rozwiązań inżynierskich.

Na tym spotkanie zakończono.

Następne konsultacje społeczne dotyczące projektu Alei Wojska Polskiego są planowane na przełomie września i października br. – bezpośrednio po zakończeniu badań socjologicznych i będą poświęcone prezentacji wyników badań oraz przygotowaniom do ogłoszenia konkursu architektonicznego, przygotowywanego wspólnie ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich oddział Szczecin.

Uwagi i refleksje na temat przedstawionych wariantów, które należy przesyłać na adres: rewitalizacja@um.szczecin.pl do 31 sierpnia 2015 r.

W załączeniu:

- prezentacja ze spotkania w dniu 22 lipca 2015 r.