



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

Część 2 – spotkanie 2015-09-29


Zadanie:

Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VI

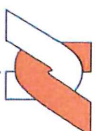
Budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łęčno” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie

Zamawiający:

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

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

Gdańsk, październik 2015 r.



Raport ze spotkania konsultacyjnego z dnia 29 września 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 29 września 2015 r. zorganizowano spotkanie otwarte dla mieszkańców. Informacje na temat planowanego spotkania umieszczono na stronie internetowej 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 17:00-21.00.

W spotkaniu udział wzięli mieszkańcy Szczecina, przedstawiciele Gminy Miasta Szczecin: Wiceprezydent Miasta Szczecin ds. Inwestycji Michał Przepiera, 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 poprowadził p. Paweł Szczyrski, Dyrektor Biura ds. Organizacji Pozarządowych. 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/UMSzczecinBIP/chapter_11044.asp. Zgromadzonych mieszkańców poproszono o wpis na listę obecności – wpisało się 36 osób (listę obecności załączono do niniejszego protokołu).

Jako pierwszy głos zabrał p. Michał Przepiera, który ogólnie przedstawił informację na temat innych inwestycji, o których była mowa na poprzednim spotkaniu konsultacyjnym:

- obejście zachodnie miasta Szczecina, w tym przeprawa drogowa i kolejowa Police-Święta: samorząd województwa pozyskuje decyzję środowiskową, trwają zabiegi prowadzące do wpisania inwestycji na listę krajową ze względu na zakres inwestycji przekraczający możliwości miasta Szczecin jak i województwa,
- ul. Spacerowa (kontynuacja ulicy Arkońskiej – Niemierzyńskiej), dokumentacja projektowa jest na ukończeniu, realizacja w 2016 r.,
- ul. Szafera – zostało rozpoczęte projektowanie w oparciu o STEŚ i decyzję środowiskową, którą miasto posiada.

Następnie projektant Adam Sawicki przedstawił prezentację dotyczącą rozwiązania projektowego, obejmującą informacje ogólne i szczegółowe rozwiązanie projektowe etapu VI, w tym podział etapu VI na etapy realizacyjne 1 i 2. W prezentacji odniesiono się również do głównych problemów poruszanych podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego (prezentacja w załączeniu).



**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

Po prezentacji rozpoczęła się dyskusja.

Z sali padły pytania o obecność planistów miejskich i mediów.

Pan Aleksander Nieczajew wypowiedział się na temat konsultacji, stwierdził, że powinno się dążyć do kompromisu, spróbować znaleźć wspólne rozwiązanie, a nie dążyć do konfrontacji, należy też również przedłożyć ogólne interesy nad prywatne. Przypomniał o tym iż pod przebieg Obwodnicy Śródmieścia Szczecina zarezerwowano pas terenu jeszcze przed 2 wojną światową.

Pan Witold Puławski (mieszkaniec ul. Zaleskiego 2a, 2b, 2c) zgłosił iż w parku Briksa od około 10 lat są prowadzone nasadzenia, co jest dziwne przy zakładanej wycince drzew.

Pan Tadeusz Turek (mieszkaniec ul. Leszczyńskiego) zapytał o uciążliwość inwestycji po wybudowaniu dla budynków przy ul. Leszczyńskiego, Zaleskiego oraz Lindego. Przejedność na ul. Zaleskiego będzie regulowana za pomocą sygnalizacji, a potem może być zlikwidowana. Przejazdy pociągów powodują znaczne uciążliwości akustyczne (co potwierdzają badania Instytutu Kolejnictwa) i sejsmiczne, co może stanowić zagrożenie zawaleniem dla budynków na zaprawie wapiennej. Budynki posiadają rysy i pojawiają się nowe. Apeluję, żeby na wysokości Zaleskiego i Lindego kolej była w wykopie około 6m. Inaczej konieczne będzie wypłacenie przez miasto odszkodowań.

***Pan Michał Przepiera** odpowiedział, iż inwestycja jest trudna i w pewnym stopniu narusza interesy mieszkańców. Media zostały powiadomione o spotkaniach. W projekcie zostały uwzględnione pewne zmiany. Najważniejszą jest możliwość zatrzymania realizacji układu drogowego na Al. Wojska Polskiego. Uciążliwość kolei jest znaczna i w związku z tym ważne jest obejście zachodnie Szczecina. Utrzymano przejazd na Zaleskiego, w projekcie wykonano przełożenie kolei na niezbędnym zakresie, umożliwiającym realizację etapu VI. Odnośnie Parku Briksa – nie zostały wykonane przez miasto żadne wycinki ani nasadzenia.*

Mieszkaniec Szczecina zwrócił uwagę, iż etap VII wytnie park Briksa, park miejski. Proponowany przez mieszkańców projekt Rosnera zakładał, iż droga kończy się zjazdem w kierunku Głębokiego i z Głębokiego jeden pas pod ziemią w kierunku ul. Arkońskiej, konieczna byłaby wówczas do zajęcia działka z budynkiem Al. Wojska Polskiego 187. Działka ta została sprzedana i właściciel zwrócił się o możliwość wybudowania budynków na 20 rodzin, stanowi to zagrożenie dla miasta ze względu na roszczenia przyszłych mieszkańców albo konieczność wykupienia działki. Rajcy miejscy robią inwestycję w środku Szczecina, wycinają parki, przesuwają tor kolejowy o 20m – to jest śmieszne.

Pan Marek Duklanowski (radny miasta Szczecina) powiedział, że ma nadzieję iż ta Obwodnica nie powstanie. W wystąpieniu projektanta nie było odniesienia do możliwości skanalizowania ruchu przez Al. Wojska Polskiego co było sygnalizowane na poprzednim spotkaniu i w projekcie społecznym. Decyzja jeszcze nie zapadła, mimo że VI etap jest wpisany do wieloletniej prognozie finansowej, VII etap nie ma praktycznie żadnych środków do 2030 r.

Prognoza demograficzna wykazuje, że ludność Szczecina spadnie do 335 tys. osób (o 80 tys. mniej niż obecnie), w prognozach odnośnie komunikacji zbiorowej wykazano, że w 2035 r. ludność w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 12%, produkcyjnym o 10% , a przybędzie 15% ludzi w wieku poprodukcyjnym. Wybudujemy inwestycję, która nikomu nie będzie służyć, a podróży w mieście będzie mniej, również samochodami. Większość podróży odbywa się do Centrum i z powrotem, takiego ruchu tranzytowego nie ma. Budowa



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



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Obwodnicy powinna stanąć pod znakiem zapytania, należy rozwiązać korkowanie się sąsiednich ulic, Pawła VI z Zaleskiego, Zaleskiego z Al. Wojska Polskiego, Traugutta z Al. Wojska Polskiego.

Pan Antoni Rosner zauważył, iż informacja o spotkaniu nie była szeroko rozpowszechniona. Nie wiadomo jakie jest umocowanie prawne tego spotkania. Zmiany w projekcie są kosmetyczne typu likwidacja jednego przejścia podziemnego, nie o to nam chodziło. Nie wiadomo czy pomysły społeczne są znane.

***Pan Michał Przepiera** zauważył, że jest sens się spotykać i dyskutować, pomimo iż można oceniać, że zmiany w projekcie są kosmetyczne. Odnośnie działki z budynkiem Al. Wojska Polskiego 187, to w koncepcji z lat 90 była przeznaczona pod Obwodnicę, później już nie. Została sprzedana w transakcji prywatnej i rzeczywiście firma chce budować tam 24 mieszkania. Uwagi Państwa są cenne i np. działania odnośnie budowy ul. Spacerowej czy Szafera zostały zintensyfikowane. Podobnie odnośnie obejścia zachodniego Szczecina. Prezentowane zakończenie etapu realizacyjnego na Al. Wojska Polskiego ma sens i jest istotną zmianą, gdyby nie przesunięcie kolei to wiele osób wyszłoby stąd zadowolonych. Są też różne głosy gdzie ma się skończyć Obwodnica czy na Al. Wojska Polskiego czy ma być kontynuowana. Wiadukt na Al. Wojska Polskiego jest w bardzo złym stanie technicznym, po jego wybudowaniu zostanie zakazany wjazd samochodów ciężarowych w ul. Traugutta, za pomocą oznakowania i wykonania szykan, typu wyniesione skrzyżowania. Linia kolejowa pomimo inwestycji jest i będzie, prowadząc ładunki niebezpieczne. Etap VII jest ujęty tylko w ramach STEŚ, jego finansowanie może być możliwe po 2023 roku.*

Z sali padła propozycja rozpisania konkursu urbanistycznego na zagospodarowanie osiedla Łękno, ze względu na Różankę oraz inne parki.

Pani Danuta Oćwieja zapytała komu zależy na tym aby kontynuować przebieg Obwodnicy. Projekt jest wykonywany na podstawie koncepcji z 2009 r., więc projektanci mają związane ręce. Forsowane jest głupie i beznadziejne rozwiązanie. Ruch na Traugutta to w większości mieszkańcy, powinno się udrożnić inne ulice tak aby ruch się rozkładał.

Pani Helena Freino powiedziała, że korki wynikają z bardzo dużej ilości samochodów i wprowadzanie nowych ulic spowoduje zwiększenie ruchu, a nie jego zmniejszenie. Wyraziła zaniepokojenie przytoczoną ilością wycinek – ok. 500 drzew. Obwodnica, choć to nieuprawniona nazwa, nie zmniejszy ruchu w centrum. Przytoczyła wartości z prognoz ruchu przedstawionych w poprzedniej prezentacji, to nie jest realizacja polityki transportowej. Należy wykonać parking strategiczny przy ul. Arkońskiej/Niemierzyńskiej i tam również zakończyć należy Obwodnicę Śródmiejską.

Pan Maciej Laskowski (mieszkaniec ul. Krasickiego) zadał pytania i wyraził następujące wątpliwości:

- czy Obwodnica zakończy się na Al. Wojska Polskiego czy zastanawia się nad jeszcze dalszym przebiegiem?
- czemu układ drogowy jest tak rozbudowany, układ jest monstualny i niepotrzebny?
- co z przywilejami dla komunikacji miejskiej?
- czy to jest zwiększenie komfortu komunikacji miejskiej jeśli mieszkańcy muszą przejść przez większą ilość przejść dla pieszych aby dostać się do tramwaju? Rezygnacja z podziemnego przejścia dla pieszych jest krokiem w dobrym kierunku, ale niewystarczającym.



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

- nie wiadomo do czego ma służyć Park&Ride w tym miejscu?
- po wyremontowaniu wiaduktu na Al. Wojska Polskiego należy znaleźć trasę alternatywną dla samochodów ciężarowych, nie przez centrum.
- ruch na ul. Traugutta się nie zmniejszy.

Pan Adam Sawicki odpowiedział na kolejne pytania:

- odnośnie wpływu na budynki przy ul. Zaleskiego, ul. Leszczyńskiego: zostanie wybudowana nowa linia kolejowa o nawierzchni ograniczającej drgania, został opracowany raport oddziaływania na środowisko obejmujący również mapy zasięgu hałasu, wykazał on, że nie ma przekroczeń dopuszczalnych norm,
- raport będzie od października 2016 udostępniony przez RDOŚ do wglądu i po zapoznaniu społeczeństwo może składać dowolne wnioski,
- odnośnie przejazdu kolejowego w ul. Zaleskiego: aby utrzymać ciągłość przejazdu w ul. Zaleskiego należałoby obniżyć kolej o około 8m poniżej jezdni, ze względu na trakcję kolejową (nie 6m),
- ulotka z propozycją p. Rosnera odnośnie innego poprowadzenia włączenia do Al. Wojska Polskiego została dołączona do raportu z konsultacji społecznych. Propozycja nie spełnia założeń, które miasto Szczecin przyjętych w Studium Uwarunkowań Obwodnicy Śródmieścia,
- duża część z około 500 drzew wycinanych stanowią drzewa, które w wypadku modernizacji linii kolejowej uległyby wycince, nawet bez realizacji Obwodnicy,
- komfort komunikacji zbiorowej zwiększy się poprzez zastosowanie pasa autobusowo-tramwajowego, co ułatwi przejazd autobusów przez węzeł oraz przesiadki pasażerów,
- układ drogowy jest rozbudowany, ponieważ musi spełniać założenia przyjęte na poprzednich etapach, nie można porównywać łącznic węzłów autostradowych do skrzyżowania w mieście. Łącznice na węzłach autostradowych posiadają bardzo długie pasy włączania, których tu nie ma.

Pan Michał Przepiera poinformował, że Al. Wojska Polskiego jest drogą wojewódzką, z dalszym przebiegiem przez ul. Piłsudskiego. Aby zablokować transport należałoby ją inaczej poprowadzić, co łączy się z wspomnianym wcześniej zachodnim obejściem Szczecina. Na skutek konsultacji Prezydent Miasta podjął decyzję o realizacji I etapu realizacyjnego do Al. Wojska Polskiego. Rozwiązania PAT i wzmocnienie wiaduktu w Al. Wojska Polskiego są warte realizacji. Należy zauważyć, że są różne głosy odnośnie chociażby kolei metropolitalnej.

Etap VII może być realizowany po 2025 r. i w tej chwili nie można dać prostej deklaracji na ten temat.

Pani Krystyna Rosner (ul. Zaleskiego 3) zapytała czy w raporcie środowiskowym znajdują się informacje o wpływie inwestycji na jej dom, posadowiony na fundamencie ceglany. Czy była wykonana inwentaryzacja konstrukcji domów? Czy jest przeznaczona pula na odszkodowania w ramach inwestycji? Nie chodzi tylko o mój dom, ale również o perełki Szczecina: park Różanka, park Briksa, Park Kasprowicza, które będą zniszczone lub narażone na zwiększony ruch.



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

Pan Tadeusz Turek poprosił o rozpisanie konkursu na etap VI, ze względu na wagę problemu. Nie tylko rozwiązania komunikacyjne są ważne, ale ogólna wizja, ze względu na położenie dzielnicy. W rejonie parku Różanka mógłby powstać teatr, ze względu na dobrą komunikację.

Pan Wojciech Bryłka (Stowarzyszenie Pamiętajmy o ogrodach) zwrócił uwagę, iż pomimo, że nie ma konieczności konsultacji to jest to moralny obowiązek wybranej władzy w stosunku do społeczeństwa. Czy w związku z wyburzeniem budynku Al. Wojska Polskiego 187 nie brano pod uwagę wykupienia działki i przesunięcia inwestycji, celem uniknięcia wyburzenia zabytkowego dworca Łękno i innych budynków oraz przesunięcia torów kolejowych? Odnośnie domniemanych grobów masowych – odpowiedź IPN jest niepełna, zamierza złożyć повторно pismo do IPN w tej sprawie ze zwróceniem uwagi na dodatkowe okoliczności.

Drzewa w Parku Briksa znakowała kolej jako potencjalnie zagrażające eksploatacji linii kolejowej.

Pan Michał Przepiera odpowiedział, iż celem odsunięcia układu komunikacyjnego od budynku 187 było uniknięcie wyburzeń po stronie południowej Al. Wojska Polskiego.

Pan Adam Sawicki doprecyzował, że nie jest możliwe przesunięcia układu Obwodnicy na działkę 11 (z budynkiem 187), z zachowaniem wymaganych parametrów, bez konieczności wyburzenia budynków przy ul. Traugutta. Przy podobnych inwestycjach rozważa się jaki przebieg będzie lepszy i będzie powodował mniej kolizji, wyburzenie tylko 2 budynków przy takim zakresie robót to dobry rezultat.

Odnośnie oddziaływania na przyległe budynki – należy zauważyć, że istniejąca linia kolejowa jest w złym stanie technicznym, 1 tor jest zamknięty, elementy podtorza powinny być już dawno zmodernizowane. Pewne parametry muszą być spełnione, są zapisane w projekcie jak i specyfikacjach, i są konieczne do odbioru wykonanych robót. W projekcie założono wykonanie szyn z przytwierdzeniem sprężystym, z odpowiednimi otulinami, minimalizującym przenoszone drgania. W raporcie jest pokazany obszar oddziaływania inwestycji i można sprawdzić czy dany budynek jest w nim. Nie było konieczności wykonywania ekspertyz budynków, bo wg naszej wiedzy takiego oddziaływania nie będzie.

Pan Michał Przepiera powiedział, że jeżeli będą uzasadnione roszczenia to odszkodowania będą wypłacane przez miasto lub przez podmioty odpowiedzialne.

Marzena Zychowicz (mieszkanca ul. Prusa) powiedziała, że nie jest przeciwna budowie Obwodnicy. Zrozumiałe jest, że mieszkańcy pytają o swoje domy, bo są tacy którzy na tej lokalizacji tracą. Może warto przeprowadzić eksperymenty lub badania aby te straty zmniejszyć, zwłaszcza, że Etap VII na pewno powstanie. Należy zauważyć, że o ile prognozy demograficzne wykazują, że spadnie zaludnienie Szczecina, to dlatego, że część ludzi wyprowadza się poza obszar Szczecina. Odnośnie drzew, zwłaszcza przy Łęknie, jest tam bałagan i należy z tym zrobić porządek. Należy przekonać ludzi do rozwiązań.

Pan Wojciech Zyska (Zachodniopomorskie Towarzystwo Ekologii Praktycznej) zapytał w jakim zakresie jest projektowana linia kolejowa w Etapie I realizacyjnym. Kwestią istotną jest brak powszechnego dostępu do raportu środowiskowego, powinna być jeszcze jedna tura konsultacji po zapoznaniu się z raportem.

Pan Piotr Pieczyński (prowadzący grupę internetową „Szczecin korek i co dalej”) zapytał kiedy zostanie wydana decyzja środowiskowa? Czy raport z konsultacji społecznych



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

będzie załącznikiem do wniosku o dofinansowanie ze środków unijnych? Stwierdził, że z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju jest to inwestycja niezgodna z zasadami. Należałoby wydzielić na ulicach buspasy i torowiska tramwajowe.

Pan Michał Przepiera odpowiedział, że nie ma obowiązku prowadzenia konsultacji, również ze względu na dofinansowanie.

Pani Agnieszka Belina powiedziała, że na spotkaniu przedstawiono część projektu, poza tym są również wykonywane specyfikacje techniczne, gdzie jest opisana technologia wykonanie robót. W przypadku zbliżeń do budynków technologia musi być szczegółowo opisana. Wykonawca musi nabyć polisę od ryzyk budowlanych i jeżeli z jego działań wynika szkoda, to takie odszkodowanie będzie wypłacane z jego polisy.

Z sali padły głosy o doprecyzowanie czy dotyczy to tylko fazy budowy czy również eksploatacji.

Pan Adam Sawicki doprecyzował, że projektant bierze odpowiedzialność za rozwiązanie projektowe i jego wpływ na przyległe otoczenie. W specyfikacjach są wpisane wymagania odnośnie inwentaryzacji przyległych budynków.

Linia kolejowa po przesunięciu o kilkadziesiąt metrów musi być połączona ze stanem istniejącym, w Etapie realizacyjnym I przesunięcie jest realizowane w całości, za ul. Zaleskiego.

Na poprzednim spotkaniu informowałem o procedurze związanej z raportem i decyzją środowiskową, raport został złożony w RDOŚ w lipcu, na początku października zostanie wydane ogłoszenie o udziale społeczeństwa. Z raportem będzie można się zapoznać w RDOŚ.

Pan Aleksander Nieczajew stwierdził, że przebieg Obwodnicy do ul. Mieszka I jest jasny, zaprojektowany wcześniej, z różnych względów nie została wybudowana uprzednio. Rozwój Szczecina zależy od dobrej komunikacji. Należy wzmocnić wiadukt na Al. Wojska Polskiego, wszyscy oczekują na węzeł multimodalny.

Pan Artur Zenka (mieszkaniec ul. Waryńskiego) zapytał czy projektanci mają opinię konserwatora zabytków odnośnie etapu VII, ze względu na połączenie etapów? Ile straci krajobraz, gdy zostanie wybudowana Obwodnica?

Pani Aldona Sobiło-Mianowicz (mieszkanica ul. Leszczyńskiego) powiedziała, że ruch w centrum Szczecina jest znikomy w porównaniu z Warszawą i Krakowem. W Szczecinie nieruchomości są tańsze w centrum niż na przedmieściach, dlatego że miasto jest dobrze skomunikowane. Szczecin wyróżnia się zielenią. Wybudowanie Obwodnicy spowoduje wprowadzenie ruchu ciężkiego do miasta. Wybór na poprzednich konsultacjach nie był prawdziwym wyborem, ponieważ nie przedstawiono realnych wariantów.

Pan Michał Przepiera powiedział, że nie ma wejścia w park Różanka i Parku Kasprowicza. W etapie VI nie wchodzimy w teren chroniony przy Waryńskiego.

Z sali padały głosy odnośnie etapu VII i tego, że wybudowanie etapu VI wyznacza etap VII oraz konieczności przemyślenia trasy Obwodnicy w innej lokalizacji.

Pan Michał Przepiera powiedział, że połączenie z Wojska Polskiego jest akceptowane w wielu wypowiedziach, w tym w ulotce z rozwiązaniem społecznym. W dokumentach miejskich ta inwestycja przewidywana była do węzła Zapadła, po konsultacjach zmierzamy do budowy do Al. Wojska Polskiego i do poddania pod dyskusję dalszego przebiegu.



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



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



W Szczecinie ruch nie jest najgorszy, ale na ul. Traugutta jest źle, ze względu na stan wiaduktu w Al. Wojska Polskiego. Inne inwestycje spowodują zmianę ruchu – ul. Spacerowa, ul. Szafera i spowodują zmianę na Obwodnicy. Patrząc od strony demokratycznej większość mieszkańców Szczecina jest za budową Obwodnicy, ale my chcemy dyskutować o rozwiązaniach; nie zawsze jednak jest możliwość zbudowania kompromisu.

Pani Danuta Oćwieja stwierdziła, że nie ma planów zagospodarowania na tym terenie, zostały wycofane. Domy powinny być badane teraz, a nie na etapie wykonawstwa. Koncepcja z 2009 r. obejmowała inne uwarunkowania: stocznia, dojazd do zakładów Police itd., które już dłużej nie funkcjonują. Projekt zagospodarowania podlega ZRID. Miasto powinno wykonać „nitkę” wzdłuż torów łączącą Al. Wojska Polskiego z ul. Arkońską, na podstawie najprostszej procedury, i do Etapu VI wrócić później.

Mieszkaniec Szczecina przytoczył przepisy odnośnie ustawy o transporcie kolejowym dotyczące lokalizacji linii kolejowej w stosunku do budynków. W rozdziale 8 art. 53.2 są zawarte odległości – 10m od granicy obszaru kolejowego i 20m od skrajnej szyny. Dla budynków mieszkalnych powinny być zwiększone w celu zachowania norm hałasu. Czy pociąg jest w stanie pokonać wykazaną przez projektanta różnicę wysokości (1,6m) na odległości ok. 80m? W takim przypadku łamania przepisów ustawy i ciągłej chęci realizacji inwestycji wg przedstawionego przebiegu proponuję wykup budynku Zaleskiego 2a, 2b, 2c na cele miasta, po cenach rynkowych.

Mieszkaniec Szczecina ul. Traugutta stwierdził, że ruch ciężki jest już w tej chwili wprowadzony w ul. Traugutta i Wyspiańskiego i panują tam bardzo trudne warunki. Mieszkańcy tych ulic wspierają budowę i wyrażają zaniepokojenie podzieleniem inwestycji na 2 etapy – Etap VI i Etap VII. Ruch obecnie jest bardzo duży i są potrącenia, bo nie można normalnie przejść przez ulicę.

Pan Adam Sawicki odpowiedział, że pozwolenie będzie uzyskiwane w trybie ZRID. Niezbędne badania podłoża zostały już przeprowadzone i zatwierdzone przez geologa powiatowego. W ramach inwestycji nie lokalizujemy nowej linii kolejowej więc nie ma konieczności zachowania odległości od budynków o których wspomniano, bez konieczności uzyskania odstępstwa ministerialnego.

Z sali poddawano w wątpliwość zgodności takiej interpretacji prawa.

Pan Michał Przepiera powiedział, że miasto nie będzie wydawało decyzji w tej sprawie, odnośnie wykupów sprawa zostanie przeanalizowana.

Z sali poruszono kwestię ul. Kochanowskiego i Wincentego Pola, które mogły stanowić obciążenie dla Obwodnicy a kierunku os. Książąt Pomorskich w kierunku miasta.

Pan Adam Sawicki odpowiedział, że nie jest możliwe wprowadzenie kolejnego skrzyżowania na Obwodnicy z ul. Kochanowskiego, ze względu na zbyt małą odległość pomiędzy ul. Kochanowskiego a kolejnym skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego.

Pan Wojciech Zyska (Zachodniopomorskie Towarzystwo Ekologii Praktycznej) stwierdził, że nie uzyskał odpowiedzi na pytanie o zakres przebudowy linii kolejowej. Rozwiązanie kolejowe będzie rzutowało na etap VII. Dodatkowo wyraził oburzenie słowami projektanta o tym, iż można przeczytać raport „gdzieś”, powinien on być udostępniony na stronie z konsultacjami, tak aby można było się z nim zapoznać.



Pan Michał Przepiera odpowiedział, że jak p. Zyska doskonale wie, to RDOŚ prowadzi procedurę; po ogłoszeniu na stronach RDOŚ raport zostanie udostępniony na stronie miejskiej. Dodatkowo na spotkaniu dwustronnym proponowaliśmy p. Zyska kopie raportu w niezbędnej ilości. Na dzisiejszym spotkaniu było już przedstawiane, gdzie kończy się linia kolejowa (za skrzyżowaniem z ul. Zaleskiego i ul. Lindego), rozwiązanie jest najkrótsze tak aby zostawić możliwość manewru w kolejnym etapie.

Pan Piotr Pieczyński poprosił ponownie o udzielenie informacji, kiedy zostanie wydana decyzja środowiskowa. Korki panujące w mieście są rezultatem rozbudowy układu komunikacyjnego, problem korków powinno rozwiązywać się poprzez budowanie linii tramwajowych, wydzielanie torowisk i buspasów z ulic, budowanie kolei metropolitalnej.

Pan Michał Przepiera odpowiedział, że postępowanie środowiskowe prowadzi RDOŚ i nie do końca jest wiadome jak będzie data wydania decyzji. Nie sądzimy aby wydał ją przed końcem roku, ze względu na złożoność sprawy.

Pan Maciej Laskowski zaproponował zbudowanie Etapu VI w przekroju jednojezdniowym, pomiędzy ul. Arkońską i Al. Wojska Polskiego i rezygnację z dalszego przebiegu Obwodnicy. Bierzymy najgorszy przykład z zagranicy, teraz wyburza się drogi i oddaje się tereny miastu.

Pan Włodzimierz Majewski poparł zdanie p. Laskowskiego odnośnie zakończenia Etapu VI. Obwodnice powinny być przeprowadzane poza miastem, co stymuluje jego rozwój. Nie można rozłączać Etapu VI i Etapie VII, w przypadku gdy nie kończymy Obwodnicy na Al. Wojska Polskiego, należy już teraz rozmawiać o wycince drzew, likwidacji korytarza powietrznego. Dlaczego wariant Rosnera nie może być zrealizowany, proszę o konkrety?

Pan Andrzej Szczepanek skrytykował politykę informacyjną miasta. Na ostatnim spotkaniu mówiono dużo o transporcie materiałów niebezpiecznych, do tej pory nie ma konkretnych informacji o materiałach, jakie są wożone. Czy po drodze będą jeździły cysterny kołowe, w jakiej ilości? W prawie unijnym i polskim duży nacisk kładzie się na ochronę środowiska społecznego i przyrodniczego, co w tej inwestycji jest naruszane. Jaki będzie udział takich zagadnień w decyzji środowiskowej?

Pani Helena Freino powiedziała, że to planiści decydują o rozwoju sieci, inwestycja wychodzi wprost ze studium uwarunkowań. Należy zmienić myślenie o mieście, panie prezydencie należy do tego podejść inaczej. Należy zmniejszyć ruch za pomocą zmiany modelu: rowery, piesi, tramwaje. Domagam się świeżego powietrza.

Pan Michał Przepiera odpowiedział, że zgodność prawna musi być zachowana, w związku z tym, że decyzję będzie wydawał RDOŚ, a nie miasto. Ruch kolejowy będzie się odbywał, ze względu na rozbudowę zakładów chemicznych. Nas wszystkich interesuje bezpieczeństwo mieszkańców.

Mieszkańcy precyzowali, że chodzi o konkrety odnośnie transportów.

Pan Michał Przepiera odpowiedział, że miastu łatwiej jest dowiedzieć się o ilość i rodzaj przewożonych substancji, ale nie otrzymało do tej pory konkretnej odpowiedzi. Będziemy spotykać się z zakładami chemicznymi, które deklarują że polipropylen będzie transportowany drogą morską. Te transporty będą odbywać się niezależnie od tego czy inwestycja powstanie czy nie.



Pan Adam Sawicki odniósł się do wariantu Rosnera. Wariant miał polegać na wykonaniu jednej jezdni pomiędzy ul. Arkońską i Al. Wojska Polskiego, włączenie w Al. Wojska Polskiego w kierunku zachodnim i wyłączenie z Al. Wojska Polskiego tunelem w kierunku północnym – ul. Arkońskiej. Jest to technicznie możliwe do wykonania, niesie za sobą pewne konsekwencje w postaci poszerzenia o ok. 11m jedni Al. Wojska Polskiego (5m jednia i obustronne mury oporowe) co zagrażałoby wyburzeniem budynków po stronie południowej Al. Wojska Polskiego. Podstawowym mankamentem jest komunikacja tylko w kierunku zachodnim, co jest niezgodne z założeniami Obwodnicy Śródmieścia.

Pan Michał Przepiera potwierdził, że miasto będzie dążyć do odciążenia ul. Traugutta.

Pani Danuta Oćwieja zapytała czy na spotkaniu został przedstawiony projekt budowlany? Czy w procedurze środowiskowej uwzględniono warianty?

Pan Adam Sawicki odpowiedział, że przedstawiono projekt budowlany. W procedurze środowiskowej uwzględnione zostały warianty z koncepcji z 2009 r., z opisaniem szczegółowym wariantu realizacyjnego.

Pani Danuta Oćwieja kontynuowała, że najlepiej byłoby zrobić najprostszą decyzją odcinek pomiędzy ul. Arkońską i Al. Wojska Polskiego, bez procedury środowiskowej.

Mieszkaniec Szczecina powiedział, że w liście do prezydenta ujęto sprawę transportów niebezpiecznych, w tym budowy linii kolejowej do Stobna. Jest to możliwe do zrobienia, jeżeli miasto oszczędzi pieniądze na niepotrzebnych inwestycjach. Po uruchomieniu polipropylenu przez środek miasta będzie przechodziła wielka ilość materiałów niebezpiecznych. W przypadku katastrofy skutki będą olbrzymie. Należy czynić naciski na władze miasta aby powiedziały co nas czeka.

Pan Tadeusz Turek powiedział, że źle iż projektują przyjezdni, wspomagający się projektantami miejscowymi. Na odcinkach Obwodnicy nie ma ani jednego gniazda ptaków, ze względu na hałas. Tylko utrzymanie poziomu -6m zapewni, że nasze budynki się ostaną i nie będzie dużego hałasu.

Pan Aleksander Nieczajew wspominał, że na pierwszych konsultacjach przy szerokim udziale profesjonalistów była wyrażona aprobatą dla tego rozwiązania. Ruch ciężki odbywa się już w mieście, nie ma tu sytuacji wprowadzania go do miasta. Demografia się zmienia, ze względu na imigrantów. W tych dzielnicach jest już dużo parków, należy patrzeć nie tylko na swoje partykularne interesy, a na dobro wspólne.

Mieszkanica Szczecina stwierdziła, że rozwiązanie wprowadzi ruch ciężki do śródmieścia.

Pan Michał Przepiera podziękował za spotkanie, materiał ze spotkania będzie podlegał analizie. Urząd jest do Państwa dyspozycji.

Spotkanie zakończył pan Paweł Szczyrski.



Podsumowanie spotkania konsultacyjnego:

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

1. Mieszkańcy kwestionowali zasadność budowy Obwodnicy Śródmieścia – Etap VI w proponowanym kształcie, jako wymuszającym budowę Etapu VII.
2. Zgłaszano inne propozycje przebiegu odcinka od ul. Arkońskiej do Al. Wojska Polskiego, bez konieczności przebudowy linii kolejowej i zakończenie Obwodnicy na Al. Wojska Polskiego.
3. Zgłaszano sprzeciw wobec ilości wycinek i zniszczeń przyrodniczych oraz wpływu inwestycji na przyległe zagospodarowanie.
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).

Załączniki:

1. Lista obecności ze spotkania z dnia 29 września 2015 r.,
2. Prezentacja ze spotkania z dnia 29 września 2015 r.,



**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