



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin

Daniel Wacinkiewicz

pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin

tel. + 4891 42 45 209, +4891 42 25 302

fax +4891 42 45 207

dwacin@um.szczecin.pl • www.szczecin.eu

Szczecin, dnia 5 stycznia 2022 r.

**Pani
Agnieszka Kurzawa
Radna Rady Miasta Szczecin**

Nasz znak: BPM-I.0003.299.2022.AJ

Dotyczy: interpelacji nr 3394

Szanowna Pani Radna,

w odpowiedzi na Pani interpelację nr 3394 informuję, że układ komunikacyjny miasta musi stanowić podstawę dla prawidłowego ujęcia ruchu miejskiego i najlepszego obsłużenia mieszkańców. Kształt sieci ulic miejskich, poza uznawanym od dawna celem tworzenia najkrótszych dróg, powinien także umożliwić mieszkańcom uzyskanie maksimum oszczędności czasu przeznaczanego na podróż.

Podstawą do planowania sieci ulicznej oraz urządzeń infrastruktury komunikacyjnej w miastach są prognozy ruchu, na podstawie których określić można zapotrzebowanie na przewozy w przyszłych okresach czasu. Prognozy ruchu służą następującym zasadniczym celom:

- ocenie planowanego zagospodarowania przestrzennego z punktu widzenia układu komunikacyjnego i jego funkcjonowania,
- właściwemu ukształtowaniu sieci drogowo – ulicznej i układu komunikacji zbiorowej,
- wymiarowaniu sieci w zakresie dostosowania jej zdolności przewozowej do spodziewanych natężeń ruchu,
- ocenie wariantów rozwiązań systemu komunikacyjnego pod względem ich funkcjonowania i efektywności.

Ważnym elementem jest również istniejące zagospodarowanie oraz ukształtowanie terenu, na którym planuje się nowe ciągi komunikacyjne.

Powyższe działania znajdują swoje odbicie w dokumentach planistycznych miasta tj. w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin, a w dalszej kolejności w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W interpelacji zostały opisane dwa ciągi składające się z ulic zbiorczych na terenie dzielnicy Prawobrzeże. Oba ciągi uliczne w tym poszczególne ich odcinki zostały opisane (zaplanowane) w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin (Uchwała Nr XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 marca 2012 r.).

Tom II opracowania – „Kierunki” w rozdziale 8 „System transportowy” w podrozdziale 8.1. „Sieć uliczna – powiązania z zewnętrznym układem komunikacyjnym” zawiera następujące stwierdzenie: „Podstawowy układ komunikacyjny miasta będzie oparty głównie na istniejącej sieci ulic. Przewiduje się przebudowę części istniejących ulic w celu dostosowania ich do wzrastających potrzeb przewozowych, w tym poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej. Planuje się także budowę nowych elementów układu komunikacyjnego, co wynika z potrzeby

obsługi nowego zagospodarowania przestrzennego, poprawy bezpieczeństwa i eliminacji uciążliwości związanych m.in. z ruchem tranzytowym czy przewozem materiałów niebezpiecznych.”

Tom III Studium opisuje jednostki planistyczne w poszczególnych dzielnicach miasta. Według niego ciąg ulic Łubinowa – Handlowa – Chłopska – Nad Rudzianką został opisany w następujących jednostkach planistycznych:

- ulica Łubinowa w jednostce planistycznej Osiedle Słoneczne pod numerem D.S.05.Z – klasa ulicy: zbiorcza, przekrój ulicy: minimum jedna jezdnia o czterech pasach ruchu;
- ulica Handlowa, odcinek ul. Chłopskiej i ul. Nad Rudzianką w jednostce planistycznej Osiedle Bukowe – Klęskowo pod numerem D.B.15.Z – klasa ulicy: zbiorcza, przekrój ulicy: na odcinku od ul. Kolorowych Domów do projektowanej ulicy D.B.14.Z – min. jedna jezdnia o czterech pasach ruchu; na pozostałym odcinku – dwie jezdnie po dwa pasy ruchu;
- ulica Nad Rudzianką za skrzyżowaniem z ul. Gwarną ma swoją kontynuację w Studium w postaci ulicy zbiorczej o numerze D.B.14.Z, prowadzącą w stronę autostrady A6 i dalej od osiedla Płonia – Śmierdnica – Jezierzycy. To właśnie wzdłuż tej planowanej drogi przewidziana jest kontynuacja osiedla Nad Rudzianką. Chłonność niezabudowanej części osiedla przewiduje się na około 2500 lokali mieszkalnych, co przy średniej (przyjętej do obliczeń na podstawie aktualnych danych ewidencyjnych) 2,6 mieszkańca na lokal pozwala przewidzieć liczbę 6500 nowych mieszkańców. Dodatkowo należy mieć na uwadze niezbędne usługi (szkoły, przedszkola, handel i inne), które razem z mieszkańcami stanowią będą generatory ruchu zarówno komunikacji indywidualnej jak i zbiorowej. Kierując się tymi uwarunkowaniami, zaplanowano sieć uliczną o odpowiednich parametrach.

Ciąg ulic Dąbska – Zoologiczna – Niedźwiedzia został opisany w następujących jednostkach planistycznych:

- ul. Dąbska na odcinku od Ronda Ronalda Reagana do terenu kolejowego (bocznica), w jednostce planistycznej Osiedle Bukowe – Klęskowo pod numerem D.B.16.Z - klasa ulicy: zbiorcza, przekrój ulicy: minimum jedna jezdnia o czterech pasach ruchu;
- dalszy odcinek ulicy Dąbskiej oraz Zoologiczna i Niedźwiedzia w jednostce planistycznej Osiedle Kijewo nr D.O.10.Z – klasa ulicy – zbiorcza, przekrój ulicy: dwie jezdnie po dwa pasy ruchu.

Ulica Dąbska jest drogą powiatową nr 5032Z. Na odcinku około 1300 m, między ulicami Gwarną a Rysią, tymczasowo zrealizowana jest jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu. Docelowo, zgodnie z obowiązującymi planami, ul. Dąbska na odcinku objętym planem „Nad Rudzianką” powinna mieć przekrój minimum jednej jezdni o czterech pasach ruchu, zaś na pozostałym odcinku, tj. objętych planami „Szybki Tramwaj” oraz „Majowe-Kijewo” – dwie jezdnie po dwa pasy ruchu.

Projekt Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin, poddany obecnie wyłożeniu do publicznego wglądu, w niewielkim stopniu zmienia zapisy Studium obowiązującego i przede wszystkim porządkuje powyższe ciągi uliczne poprzez nadanie im spójnych przekrojów ulicznych. Ciąg ulic Łubinowa – Handlowa – Chłopska – Nad Rudzianką otrzymuje przekrój dwie jezdnie po dwa pasy ruchu za wyjątkiem ulicy Łubinowej, na której obniżono parametry do jednej jezdni o dwóch pasach ruchu. Ulice Dąbska – Zoologiczna – Niedźwiedzia na całym odcinku planowane są jako dwujezdniowe o dwóch pasach ruchu.

Opisana, na podstawie obserwacji terenowych sytuacja zrealizowanych odcinkowo części ulic, odzwierciedla poszczególne etapy ich budowy. W przyszłości, ulice zostaną połączone w spójną całość, obsługującą nowe zespoły zabudowy przewidywane do realizacji od lat 80. XX w. Przyszłościowe, zaplanowanie sieci ulic na czas rozwoju miasta Szczecina świadczy o właściwym postępowaniu planistycznym, mając na uwadze fakt, że planowane i zrealizowane drogi mają odzwierciedlenie w aktualnie obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego dzielnicy Prawobrzeże.

Ponadto informuję, że dokumentacja projektowa dotycząca przebudowy ulic w Szczecinie sporządzana jest zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami tj.: Ustawą z dnia z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. (tj. 2021 poz. 1376) wraz z przepisami wykonawczymi, a także, tam gdzie jest to możliwe, z zapisami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dokumentacja projektowa podlega także opiniowaniu i uzgodnieniu przez wydziały merytoryczne Urzędu Miasta oraz jednostki im podległe (np. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego), a sam projekt musi spełniać warunki decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

z powrotem,

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA



Daniel Wacinkiewicz