



KONSULTACJE SPOŁECZNE

Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap VI – budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łętko” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie



Szczecin, 17 czerwca 2015r.

PLAN KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

CZĘŚĆ I – WSTĘP

CZĘŚĆ II – PRZEDSTAWIENIE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWEGO

CZĘŚĆ III – DYSKUSJA

WSTĘP



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA - ETAP VI. CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.

- 1. Przedstawienie rozwiązania projektowego Obwodnicy Śródmieścia Szczecina – Etap VI.**
- 2. Zebranie opinii i postulatów odnośnie przedstawionych rozwiązań.**
- 3. Przeanalizowanie zgłoszonych postulatów pod kątem możliwości wprowadzenia ich do dokumentacji projektowej.**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina

Tom II – KIERUNKI

Pkt. 8.2.4

(...) *Ważnym elementem układu ulicznego pozwalającym na usprawnienie połączeń międzydzielnicowych, a także eliminację części ruchu ze Śródmieścia stanowić będzie obwodnica tej dzielnicy przebiegająca ulicami: Rugiańską, Przyjaciół Żołnierza, wzdłuż Wszystkich Świętych, **wzdłuż terenów kolejowych** i dalej ul. Dąbrowskiego do planowanej trzeciej przeprawy mostowej przez Odrę Zachodnią usytuowanej w rejonie ul. Zapadłej. **W ramach realizacji obwodnicy przewiduje się możliwość przebudowy fragmentów obecnego układu kolejowego. Szczególnie zasadna wydaje się przebudowa układu kolejowego w rejonie Łękna.** (...)*

OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA – ETAPOWANIE

Obwodnica Śródmieścia Szczecina ma połączyć północne i południowe dzielnice Szczecina omijając centrum miasta. Pozwoli to uwolnić w znacznej mierze najbardziej atrakcyjną część miasta od tranzytu międzydzielnicowego. Dzięki temu możliwe będzie dalsze uspokojenie ruchu w rejonie śródmieścia Szczecina.

Obwodnica Śródmieścia Szczecina została podzielona na 9 etapów:

Etap I - budowa nowego wiaduktu na ul. Rugiańskiej – zrealizowany.

Etap II - przebudowa skrzyżowania ulic Wilczej, Komuny Paryskiej i Przyjaciół Żołnierza – zrealizowany.

Etap III - przebudowa ulicy Przyjaciół Żołnierza – zrealizowany.

Etap IV - budowa odcinka łączącego ul. Przyjaciół Żołnierza i Krasińskiego – zrealizowany.

Etap V - budowa odcinka łączącego ul. Krasińskiego i Arkońską - Niemierzyńska – zrealizowany.

Etap VI - budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łękno”

Etap VII - planowany

Etap VIII - planowany

Etap IX - planowany

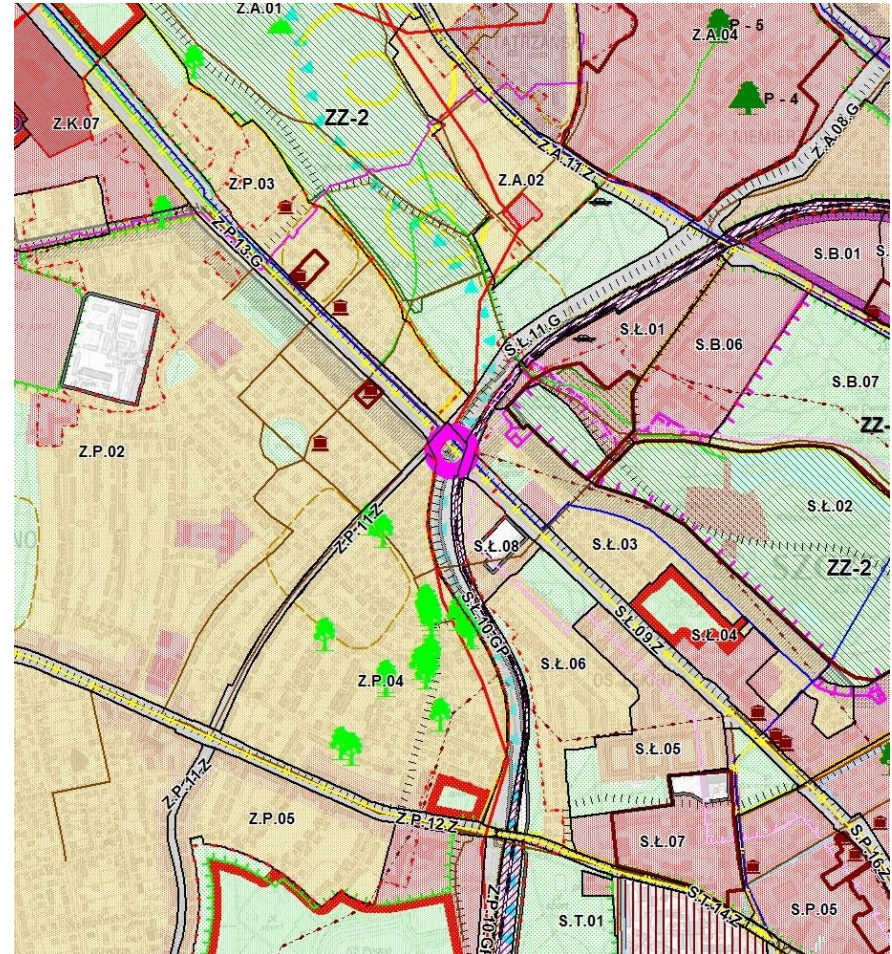
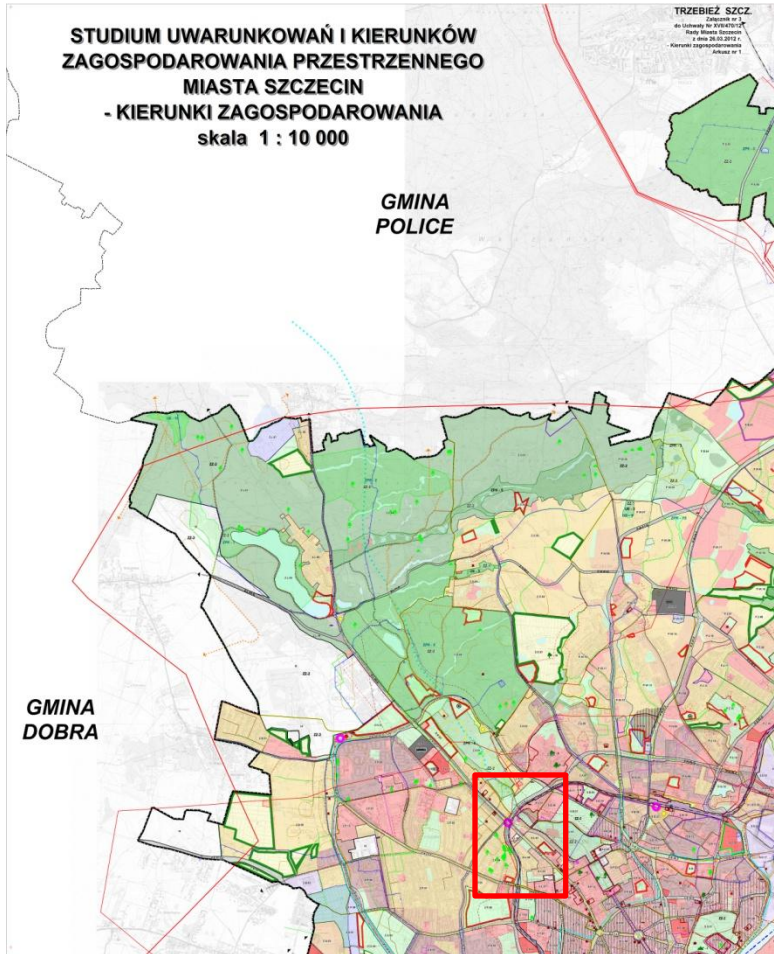
Decyzję o budowie obwodnicy podjęto w lipcu 1996 roku. Prace rozpoczęto w 1998 budową etapu I. Do 2015 r. wykonano 5 początkowych etapów Obwodnicy Śródmieścia Szczecina.

Opracowano na podstawie <http://www.brs.szczecin.pl/inwestycje/obwodnica-srodmiejska/>



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA - ETAP VI W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina Tom II – KIERUNKI



Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina

Tom III – USTALENIA PLANISTYCZNE JEDNOSTKI PLANISTYCZNE – OS. ŁĘKNO

S.Ł.10.GP

zasady przekształceń: budowa odcinka nowej ulicy o przebiegu częściowo w granicach terenów kolejowych, węzeł z al. Wojska Polskiego, bez kolizji na jezdniach głównych ulicy GP;

obszary i zadania strategiczne: inwestycja celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

S.Ł.11.GP

zasady przekształceń: budowa odcinka nowej ulicy o przebiegu częściowo w granicach terenów kolejowych, bez kolizji z ruchem kolejowym; węzeł z al. Wojska Polskiego, bez kolizji na jezdniach głównych ulicy GP.

obszary i zadania strategiczne: inwestycja celu publicznego o znaczeniu lokalnym.

Brak obowiązujących planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego obejmujących trasę Obwodnicy Śródmieścia Szczecina – Etap VI

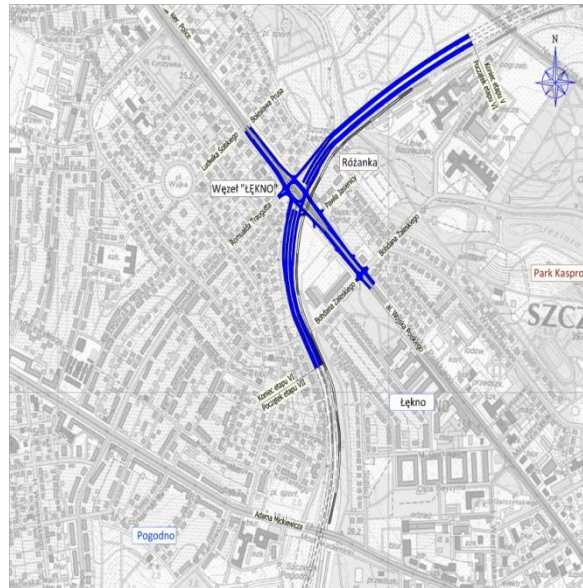
OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA - ETAP VI. DZIAŁANIA POPRZEDZAJĄCE WYKONANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

1. Wykonanie „Koncepcji projektowo-kosztorysowej Obwodnicy Śródmieścia Szczecina Etap VI od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego wraz z przebudową węzła „Łętko”” – Pracownia Projektowa Maciej Kasprzyk, Pracownia Projektowa Dróg i Mostów DIM Ryszard Kowalski 2009 r.
 - 3 warianty obwodnicy
 - wariant II rekomendowany jako najbardziej korzystny

Wariant I



Wariant II



Wariant III



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA - ETAP VI. DZIAŁANIA POPRZEDZAJĄCE WYKONANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

2. **Wykonanie opracowania „Ocena wariantów projektowych Koncepcji Obwodnicy ze wskazaniem najbardziej korzystnego opracowania” ERES – Consult, 2009 r.**
 - wariant II rekomendowany jako najbardziej korzystny
3. **Konsultacje społeczne, w tym otwarte spotkanie z mieszkańcami – 2011 r., odnośnie wyboru wariantu przebiegu Obwodnicy.**
 - przedstawienie do konsultacji 3 wariantów Obwodnicy Śródmiejskiej Szczecina – Etap VI
 - wariant II rekomendowany przez mieszkańców jako najbardziej korzystny, zgodnie z Raportem nt. Konsultacji społecznych w sprawie opiniowania wariantów inwestycji pn.: „Obwodnica Śródmiejska Szczecina – Etap VI od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego wraz z przebudową węzła Łękno” – Instytut Rozwoju Regionalnego, 2011 r.
4. **Wariant II Koncepcji Obwodnicy Śródmieścia został wskazany przez Gminę Miasto Szczecin w materiałach przetargowych, jako materiał wstępny i pomocniczy dla prac projektowych.**

ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Założenia ogólne:

- poprowadzenie trasy Obwodnicy Śródmieścia Szczecina w istniejącym wykopie linii kolejowej 406, minimalizacja oddziaływania drogi i linii kolejowej 406 na przyległy teren
- przesunięcie w planie linii kolejowej 406 Szczecin Główny – Trzebież wraz z wykonaniem przystanku kolejowego Szczecin Łękno
- wykonanie węzła komunikacyjnego „Łękno” integrującego transport zbiorowy i indywidualny
- wykonanie torowiska tramwajowego w Al. Wojska Polskiego w formie pasa autobusowo- tramwajowego tzw. PAT
- wykonanie infrastruktury rowerowej

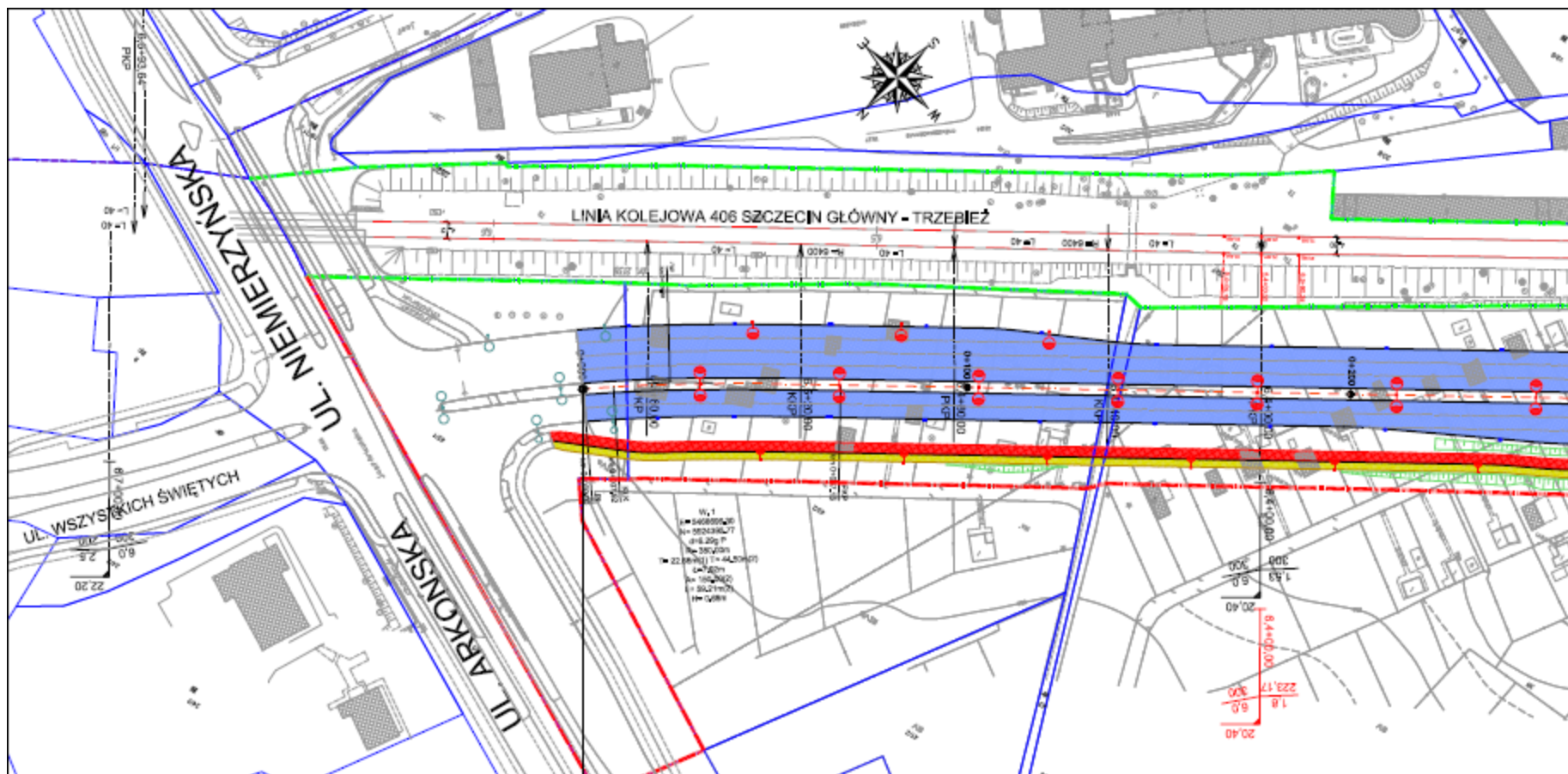
Parametry techniczne Obwodnicy Śródmieścia Szczecina:

- klasa drogi: G (odcinek ul. Niemierzyńska - al. Wojska Polskiego), prędkość projektowa: $V_p = 60 \text{ km/h}$,
- GP (odcinek al. Wojska Polskiego – w kierunku ul. Mickiewicza), prędkość projektowa: $V_p = 60 \text{ km/h}$.
- przekrój uliczny (na terenie zabudowy), odwodnienie do kanalizacji deszczowej
- 2 jezdnie, 2 lub 3 pasy ruchu o szerokości 3,5m

Parametry techniczne linii kolejowej 406 Szczecin Główny – Trzebież:

- Drugorzędna
- Dwutorowa od km 3,470 do km 23,750
- Zelektryfikowana
- Klasa techniczna torów 4
- Prędkość konstrukcyjna 80 km/h

OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: ODCINEK ARKOŃSKA – NIEMIERZYŃSKA DO UL. FAŁATA

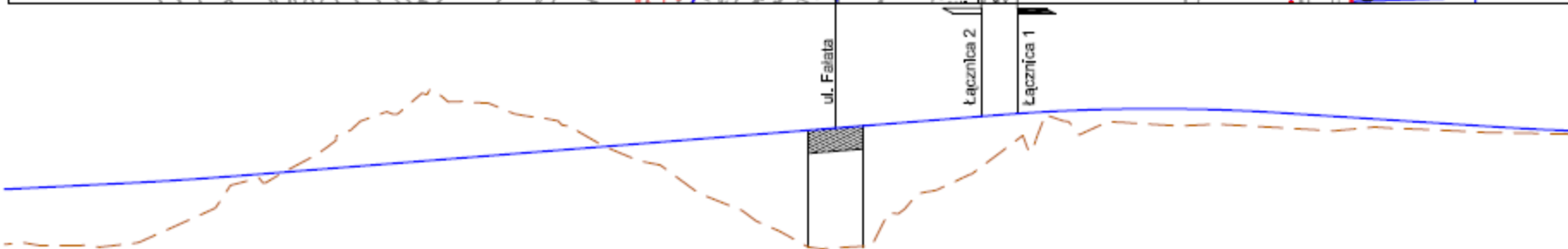
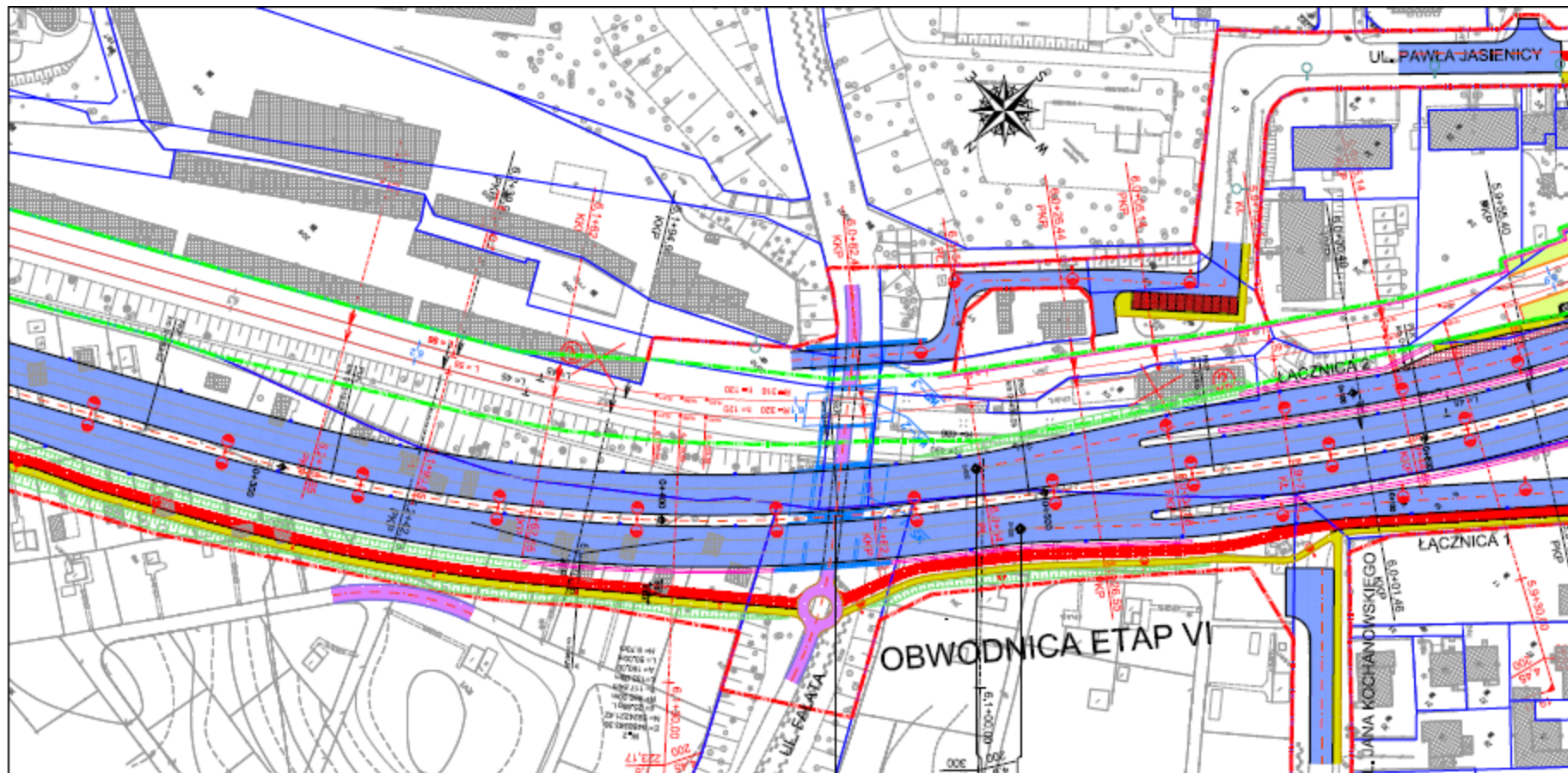


ul. Arkońska
ul. Niemierzyńska

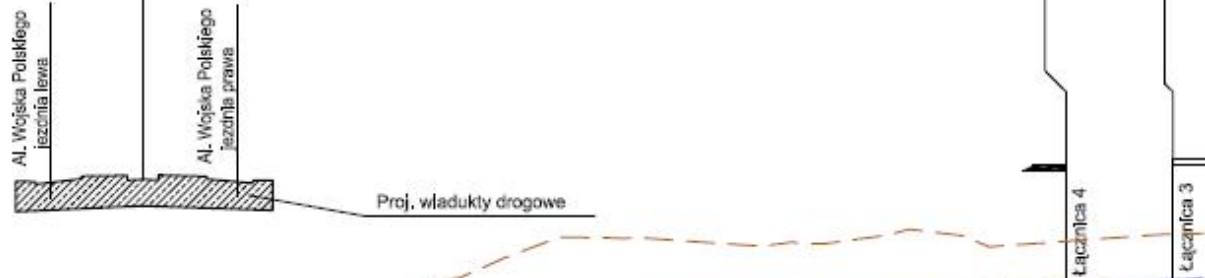
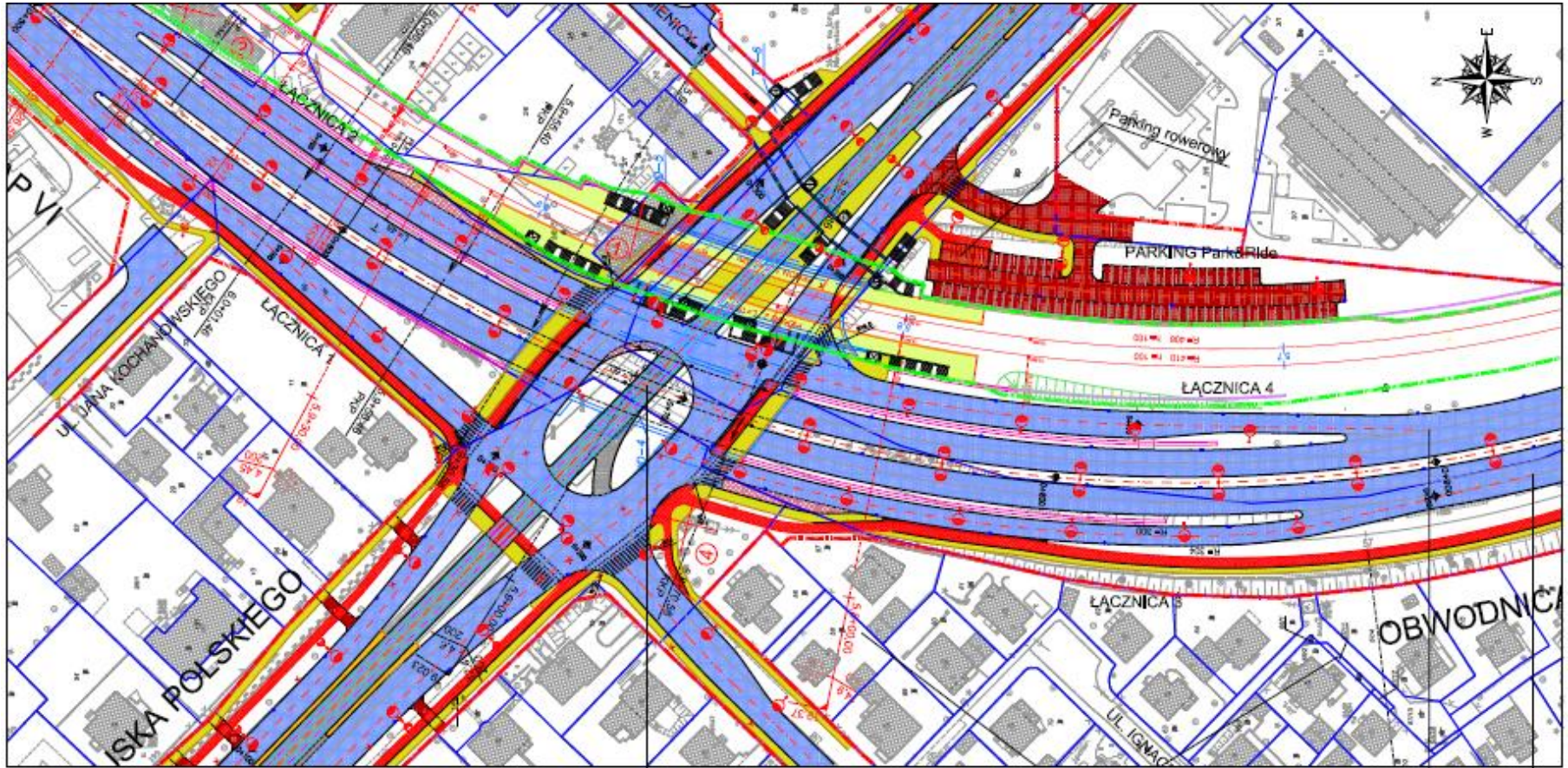
POCZĄTEK - ETAP VI



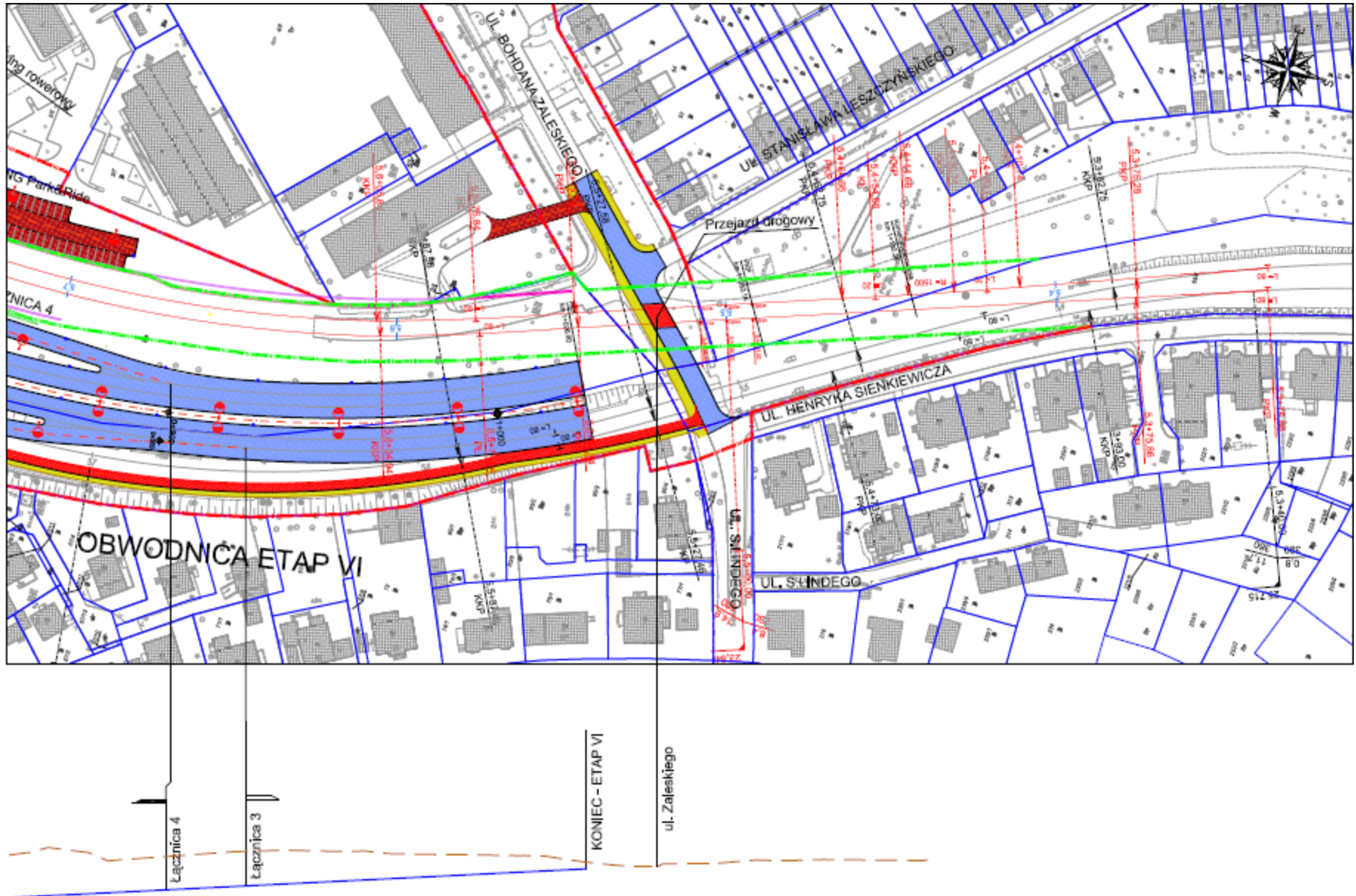
OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: UL. FAŁATA



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: WĘZEL ŁĘKNO



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: OD WĘZŁA ŁĘKNO W KIERUNKU UL. ZALESKIEGO



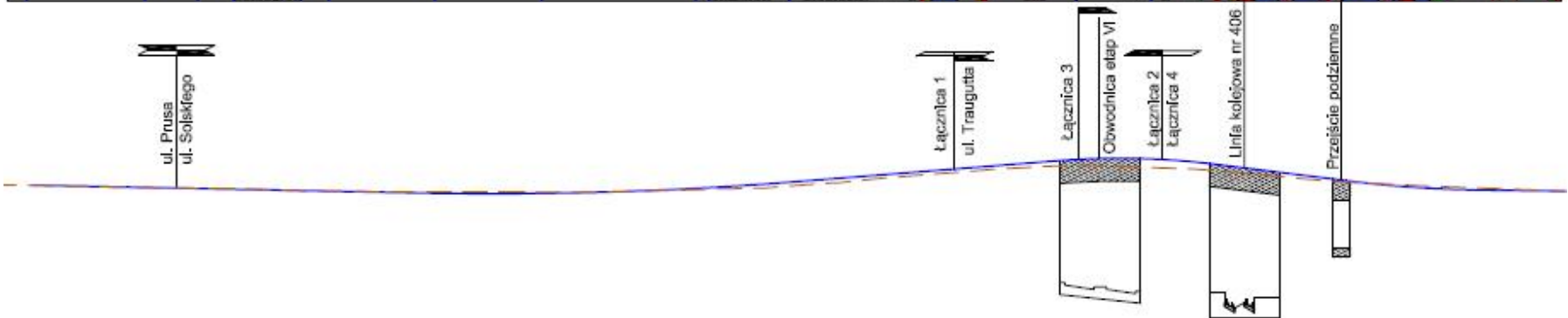
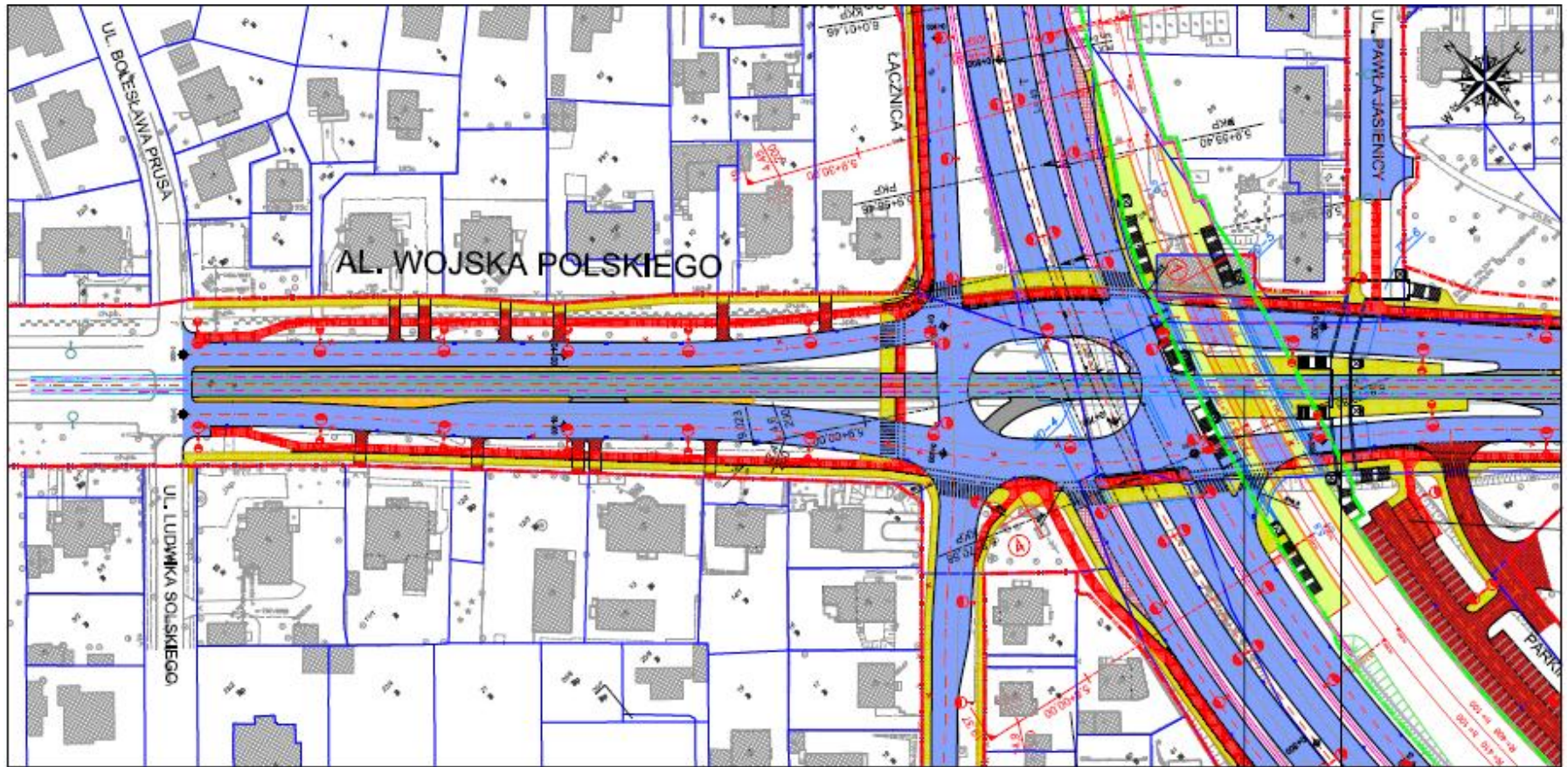
OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: WĘZEL ŁĘKNO – WSTĘPNA WIZUALIZACJA



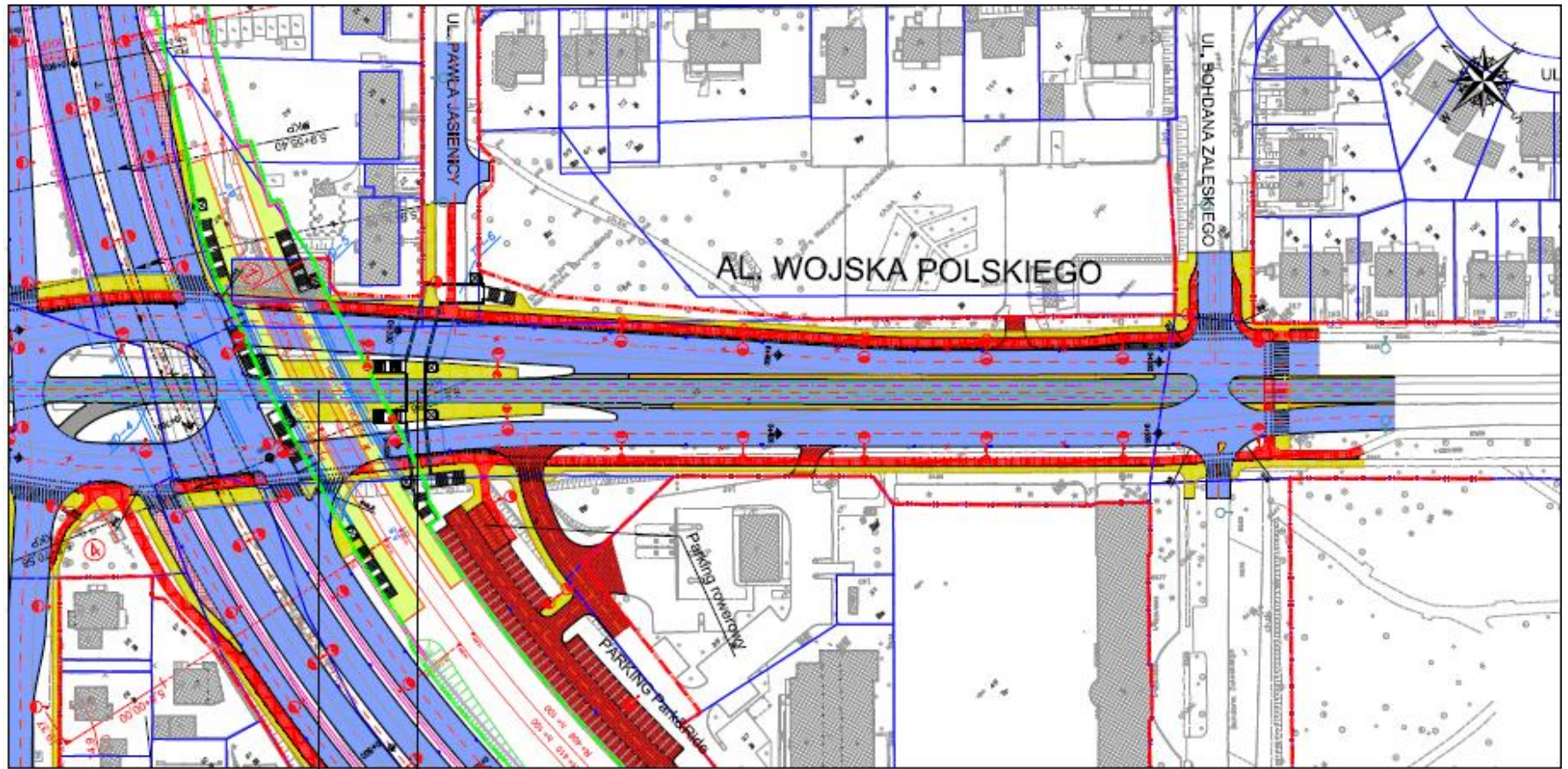
OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: WĘZEL ŁĘKNO – WSTĘPNA WIZUALIZACJA



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: AL. WOJSKA POLSKIEGO I WĘZEL ŁĘKNO



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA: AL. WOJSKA POLSKIEGO I WĘZEL ŁĘKNO

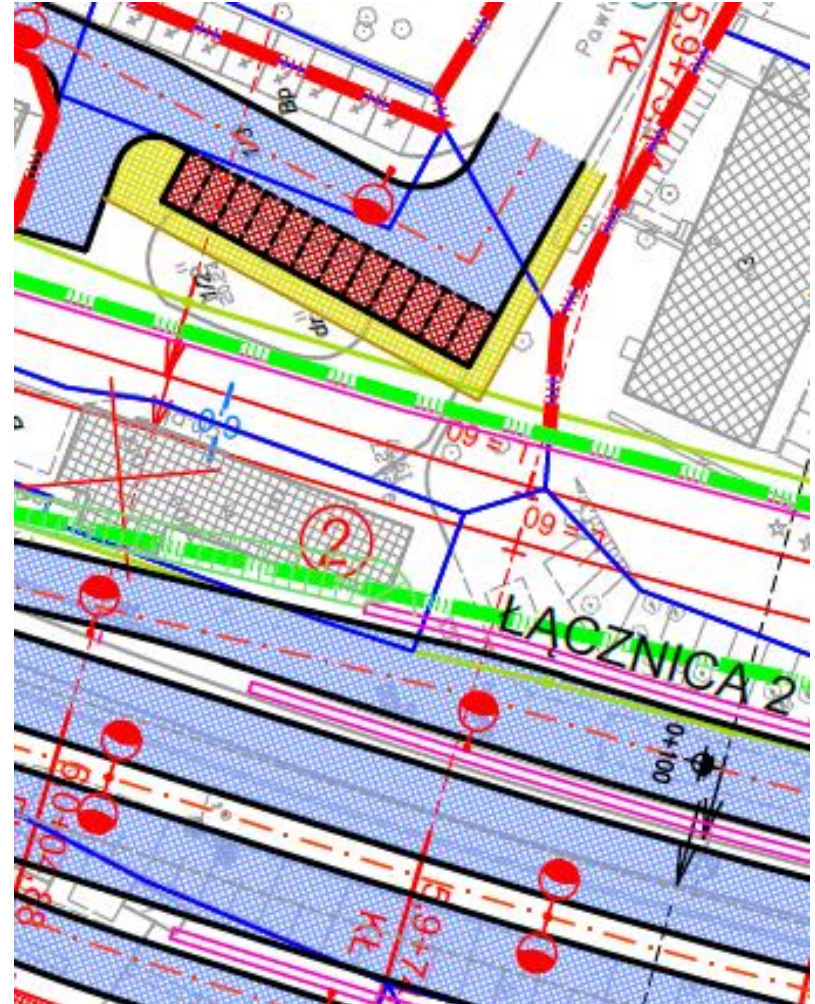


KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

1. Budynek mieszkalny Al. Wojska Polskiego 185 – do rozbiórki

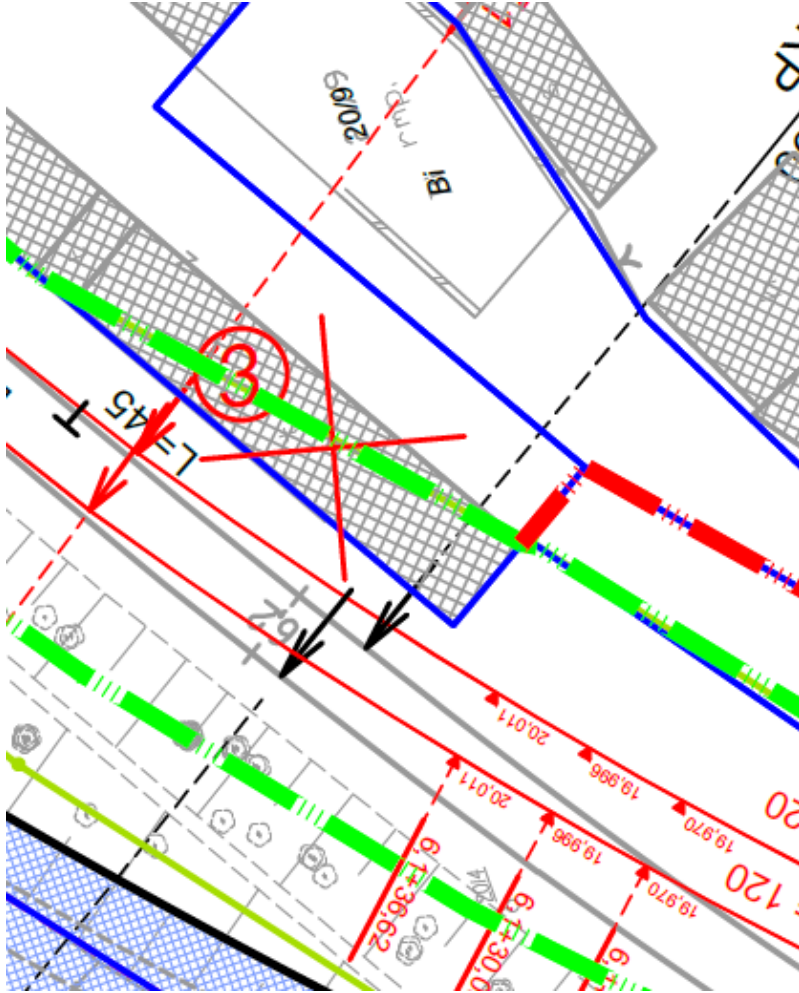


2. Budynek mieszkalny ul. Jasionicy 5 – do rozbiórki

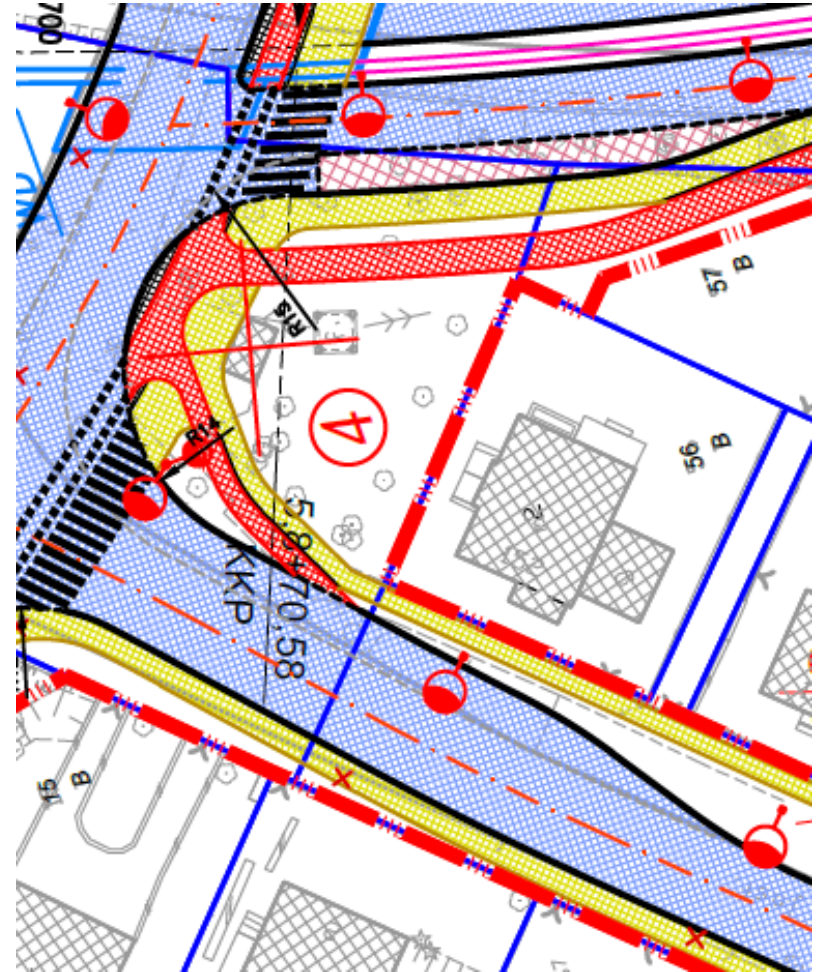


KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

3. Budynek gospodarczy ul. Jasionicy – do rozbiórki

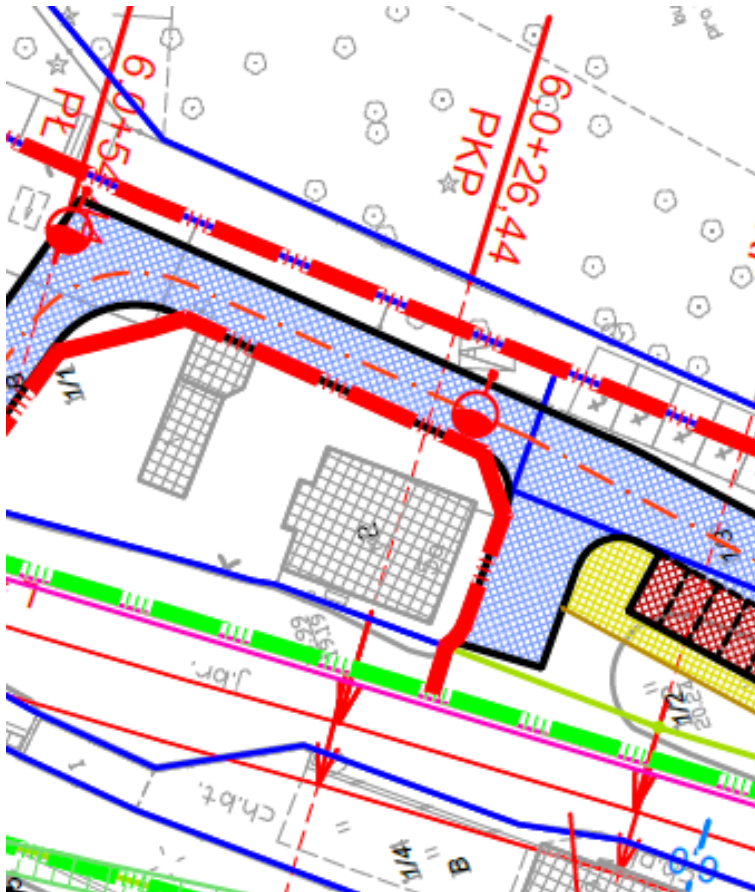


4. Budynek na skrzyżowaniu Al. Wojska Polskiego i ul. Traugutta

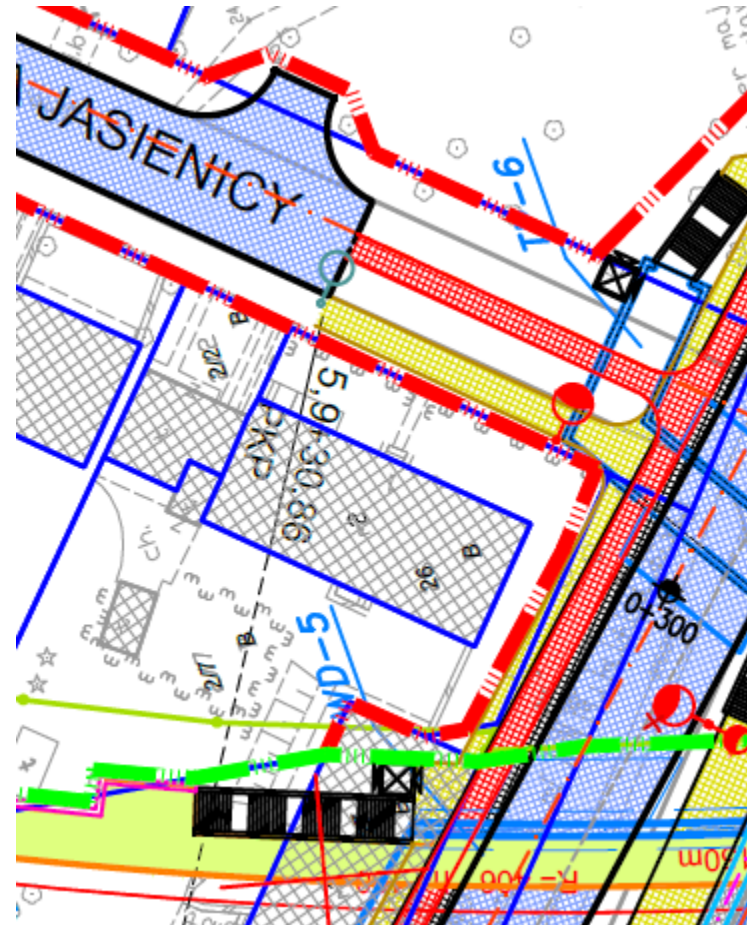


KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

Budynek mieszkalny ul. Jasionicy 5 – zbliżenie do budynku

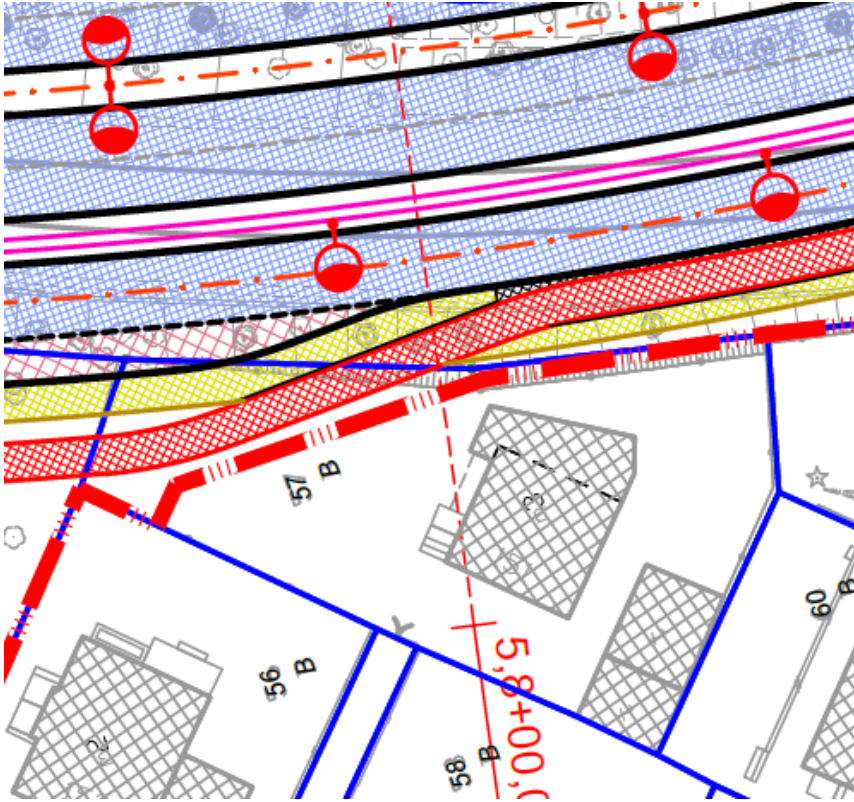


Budynek ul. Jasionicy 1 – zbliżenie do budynku

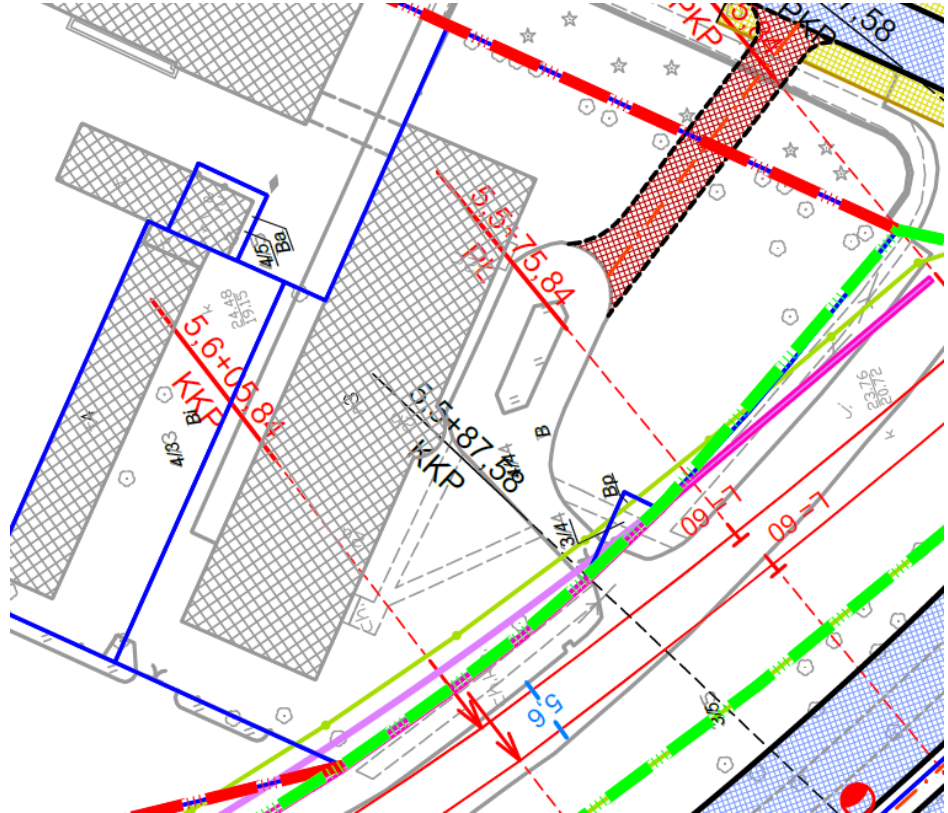


KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

Budynek mieszkalny Al. Wojska Polskiego 151 –
zbliżenie do budynku, podział działki



Budynek ul. Zaleskiego 2a, 2b, 2c– zbliżenie do budynku, zmiana
dojazdu



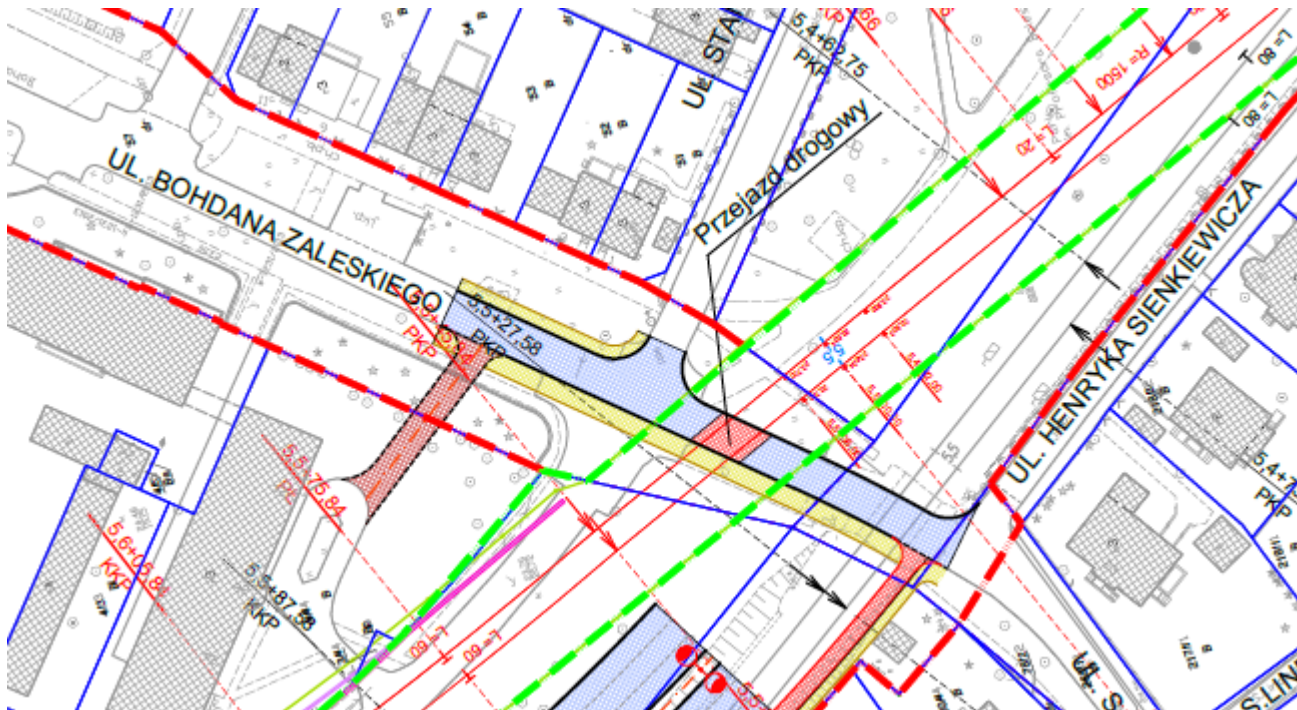
KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

Likwidacja ogrodów działkowych:

- ogród działkowy Botaniczne – likwidacja 44 działek z 156 ogółem
- ogród działkowy Kochanowskiego – likwidacja 8 działek z 75 ogółem

Zmiana lokalizacji przejazdu w ciągu ul. Zaleskiego i ul. Lindego:

- przejazd utrzymany tymczasowo, do wybudowania etapu VII Obwodnicy Śródmieścia Szczecina



KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

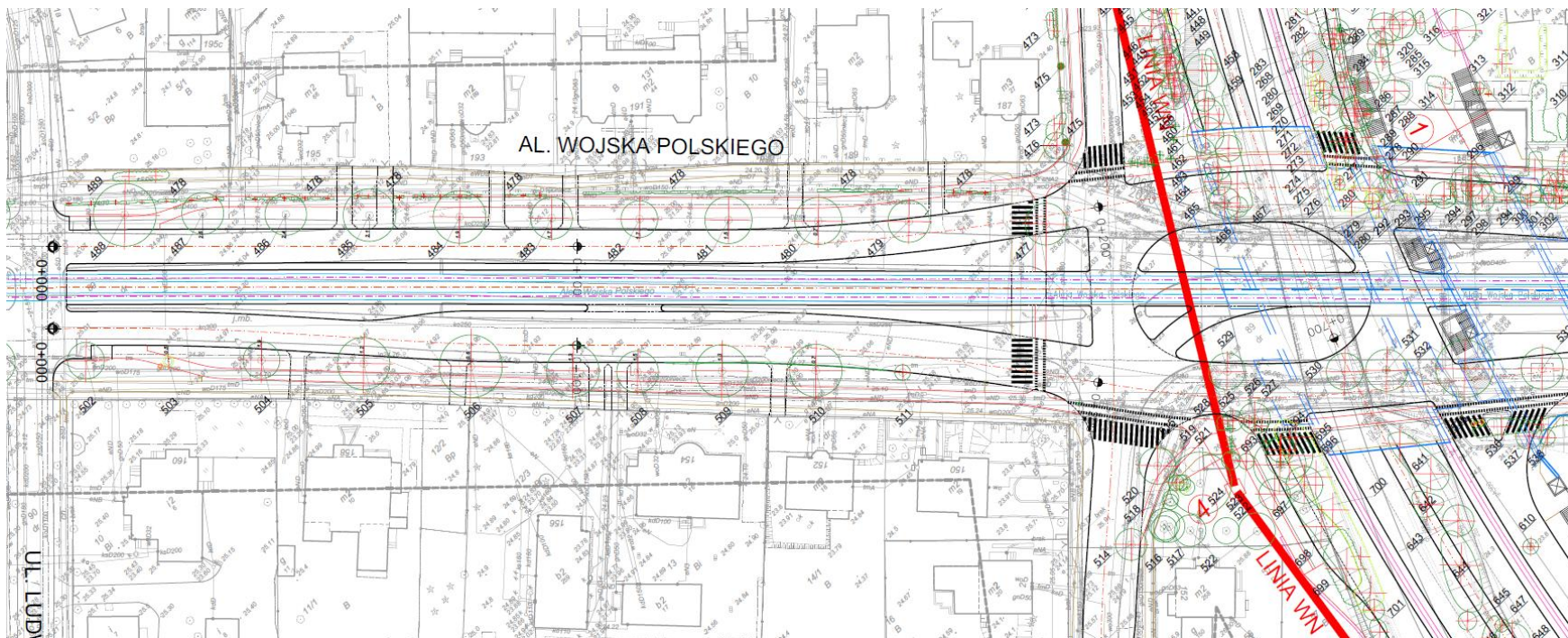
Wycinka drzew kolidujących:

- liczba drzew kolidujących – ok. 542 szt.
- drzewa ozdobne na terenie ogrodów działkowych – ok. 60 szt.
- wycinka sanitarna – 30 szt.
- wycinka w Al. Wojska Polskiego – 35 szt.
- pozostałe - 417 szt.

KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

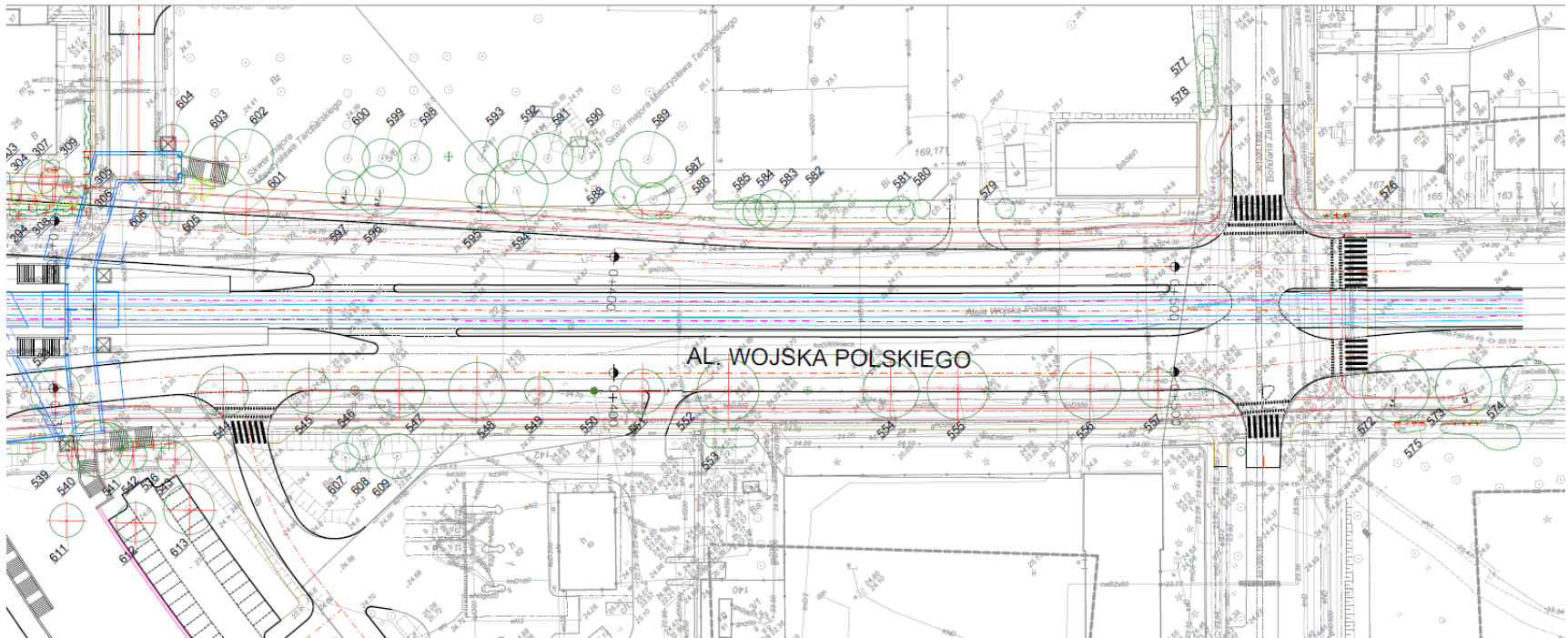
Wycinka drzew – Aleja Wojska Polskiego:

- istniejące drzewa znajdują się zbyt blisko istniejącej i projektowanej krawędzi jezdni
- konieczne do wycinki 35 drzew (głównie dęby czerwone)



KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

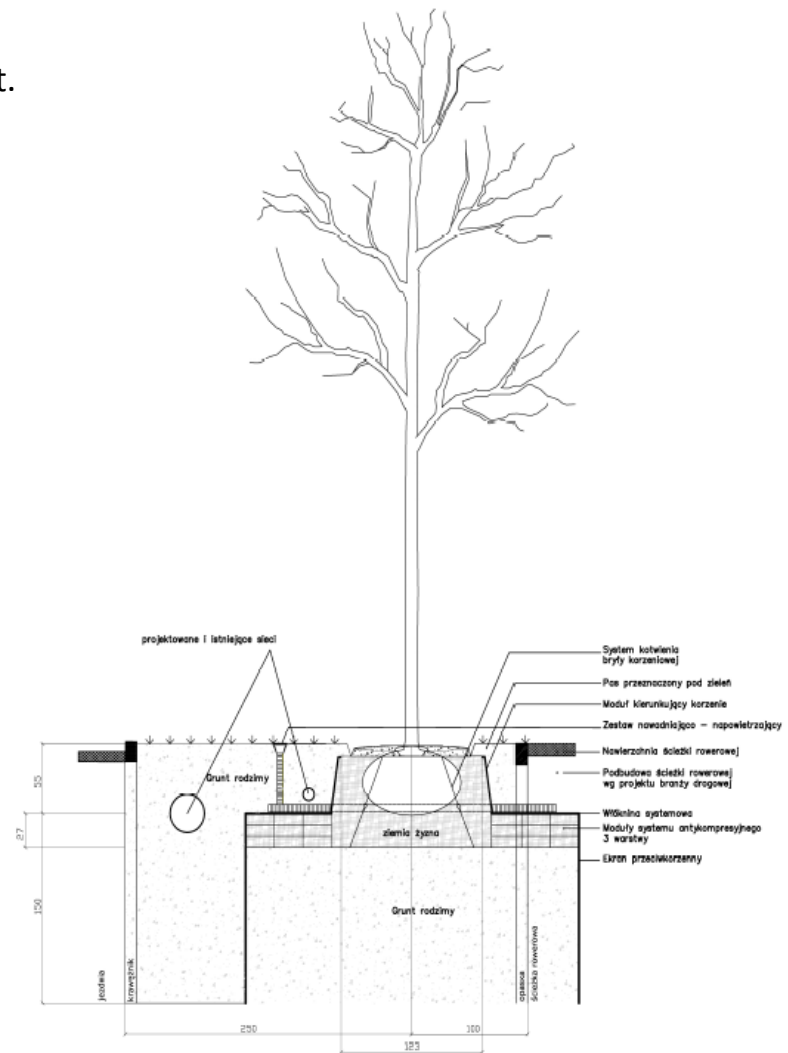
Wycinka drzew – Aleja Wojska Polskiego



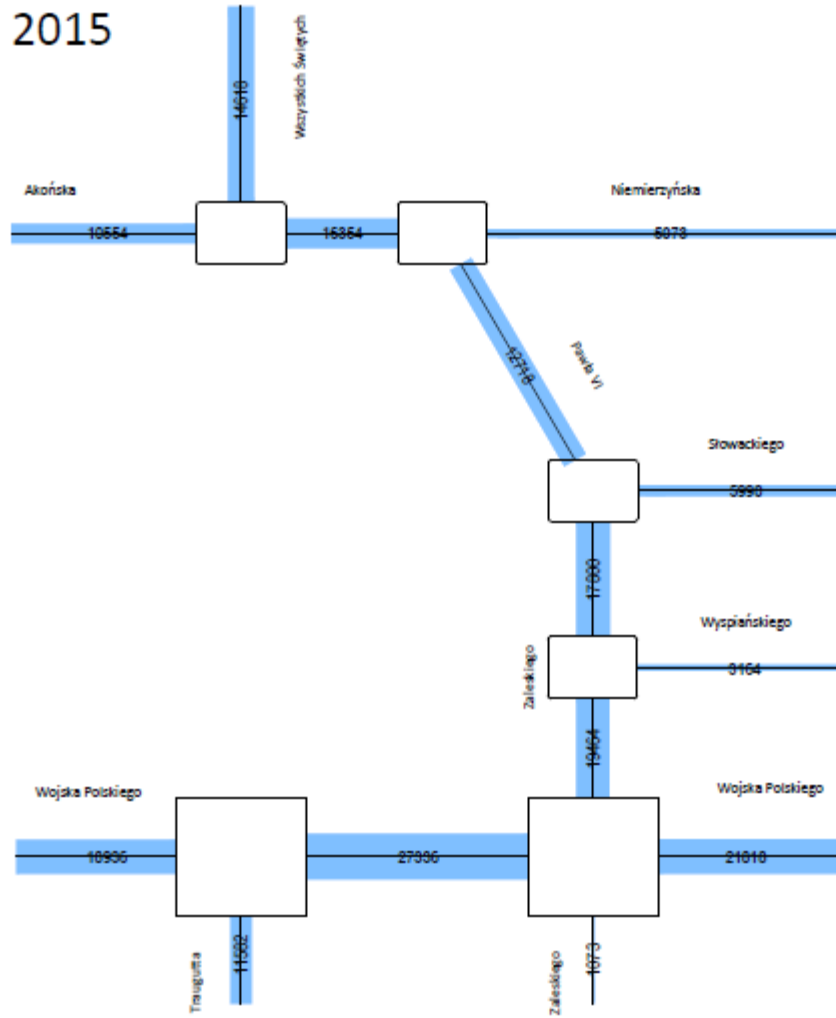
KOLIZJE Z ISTNIEJĄCYM ZAGOSPODAROWANIEM TERENU

Nasadzenia drzew – Aleja Wojska Polskiego

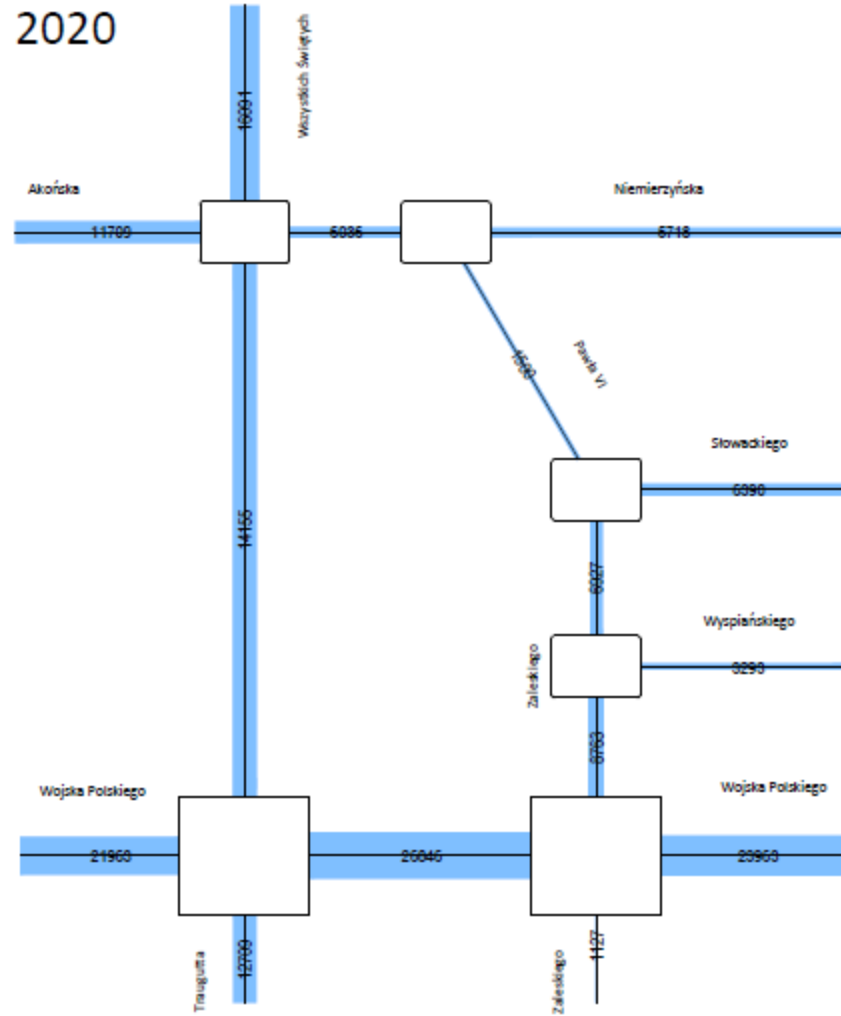
- możliwe do nasadzenia, w linii szpaleru drzew – 28 szt.
- drzewa w wieku min. 10 lat
- gatunek drzew – dąb czerwony
- drzewa sadzone w systemach kompensacyjnych celem ochrony istniejących i projektowanych sieci
- drzewa w odległości min. 2,0m od jezdni



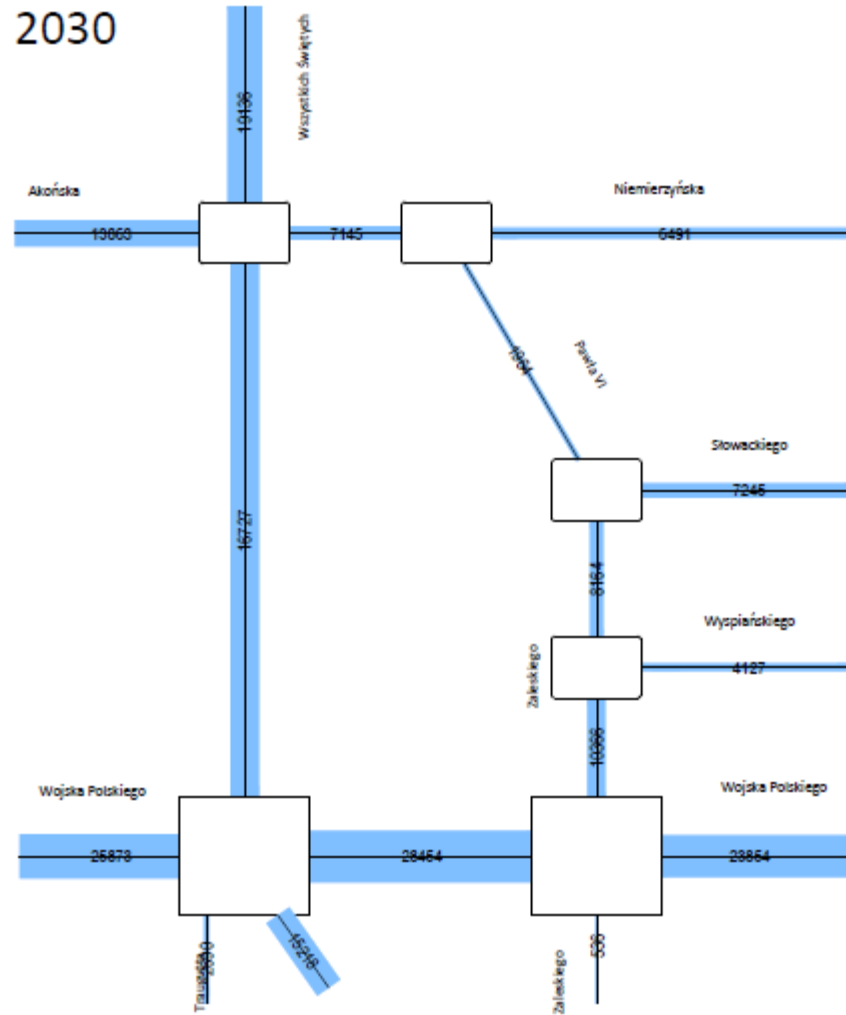
PROGNOZY RUCHU DROGOWEGO



PROGNOZY RUCHU DROGOWEGO



PROGNOZY RUCHU DROGOWEGO



PROGNOZY RUCHU KOLEJOWEGO

Opcja 1 oraz opcja 2 wariant II

Rok	Średniodobowa liczba pociągów w szt.		
	Pociągi pasażerskie	Pociągi towarowe	razem
2015	0	12	12
2020	50	13	63
2025	50	14	64
2030	50	15	65
2035	50	15	65

Opcja 2 wariant I

Rok	Średniodobowa liczba pociągów w szt.		
	Pociągi pasażerskie	Pociągi towarowe	razem
2015	0	12	12
2020	90	13	103
2025	90	14	104
2030	90	15	105
2035	90	15	105

Opracowano na podstawie „Studium Wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”



PODSUMOWANIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

I. OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA

1. Przebieg równoległe lub po istniejącym terenie kolejowym.
2. Węzeł z Al. Wojska Polskiego bezkolizyjny na trasie Obwodnicy, w ciągu Al. Wojska Polskiego skrzyżowanie z wyspą centralną, z sygnalizacją świetlną

II. ZINTEGROWANIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

1. Pas autobusowo-tramwajowy wraz z przystankami.
2. Bezpośrednie połączenie przystanków tramwajowych i kolejowych
3. Parking Park&Ride oraz parking rowerowy

III. BRAK ZDOMINOWANIA PRZYLEGŁEGO TERENU MIEJSKIEGO

1. Jezdnie Obwodnicy Śródmieścia Szczecina prowadzone w większości po terenie lub poniżej.
2. Wykorzystanie terenu wzdłuż linii kolejowej 406 – skomasowanie uciążliwości.

IV. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA KORZYSTNE ZE WZGLĘDÓW ŚRODOWISKOWYCH

1. Jezdnie Obwodnicy Śródmieścia Szczecina prowadzone w większości po terenie lub poniżej.
2. Linia kolejowa 406 prowadzona w większości w wykopie.

OPRACOWANO W



ZAPRASZAMY DO DYSKUSJI

