

Nie za rok, nie za dwa, ale...

Zmieni się komunikacyjna „pajęczyna”

Przewiduje się, iż do roku dwutyśięcznego liczba mieszkańców Szczecińca wzrośnie do czterystu pięćdziesięciu tysięcy i powinno przybyć w tym czasie około pięćdziesięciu tysięcy nowych mieszkań. Wiadomo już, gdzie, w jakich głównie dzielnicach miasta będą budowane nowe osiedla mieszkaniowe. Tak więc dowlana ekspansja skierowana będzie nadal na osiedla Słoneczne, Majowe, Bukowe i Nad Rudzianką. Ponadto w tzw. budownictwie rozproszonym na prawobrzeżu przewiduje się zbudowanie siedmiu tysięcy mieszkań. Projektowane jest nowe osiedle (na piętnaście tysięcy osób) w rejonie ul. Somosierry. W najbliższych latach rozpoczęta zostanie budowa tzw. północnego pasma osiedli: Odolany, Sienna, Jaworowy Staw, Słowiczy Staw. Dla budownictwa jednorodzinnego przeznaczony jest głównie Wielgów i Trzebusz.

Tak więc główne natarcie budowlane skierowane będzie na oddalone obrzeża, co pociągnie za sobą konieczność budowy nowych tras komunikacyjnych i modernizacji wielu tych istniejących. Wyrastające na obrzeżach nowe osiedla muszą mieć połączenia komunikacyjne nie tylko ze śródmieściem, nie tylko z głównymi rejonami przemysłowymi. Konieczne też będą połączenia między tymi osiedlami.

Co się więc przewiduje w daleko-siężnych planach rozbudowy i mo-

dernizacji systemu komunikacyjnego? Wiadomo, że podstawą wszelkich poczynań jest budowana Trasa Zamkowa, która wraz z przebudową sieci ulicznej, pozwoli m.in. na skierowanie głównych potoków ruchu w kierunku północnym. Dlatego trasa wiąże się nieodłącznie z przebudową ul. Łądy do ul. 1 Maja oraz przebudową ulic Matejki, Gontyny i Szanieckiej. Drugą zaś, jeszcze większą i jeszcze droższą inwestycją drogową, będzie tzw. szybki tramwaj ze Słonecznego do Basenu Górniczego.

Jednak te dwie podstawowe inwestycje nie zapewnią jeszcze w dostatecznym stopniu komunikacyjnych powiązań między dzielnicami i osiedlami, między ośrodkami przemysłowymi. Stąd w perspektywnych planach rozbudowy miasta znajdzie się szereg innych projektów. I tak np. uznano, iż dla komunikacyjnej obsługi dzielnic północnych, trzeba będzie przebudować ul. Krasieńskiego, wraz z linią tramwajową i ulicami Przyjaciół Zolnierza i Warcisława. Dla połączenia Krzekowa ze stoczną Trzeba będzie zbudować obwodnicę tramwajową, co ma oznaczać budowę ulicy Nowoszerokiej wraz z pętlą tramwajową-autobusową w rejonie ul. Koralowej, a także budowę drugiej jezdni ul. Szafera i modernizację ciągu Rewolucji Październikowej — Arkońska. A jeśli już jesteśmy przy ul. Rewolucji Październikowej, to do-

dajmy, że musi nastąpić jej dogodne połączenie ze skrzyżowaniem ulic Piotra Skargi, Kołłątaja i al. Wyzwolenia. Od tego nowego skrzyżowania pobiegnie w przyszłości ulica, łącząca je z ul. 1 Maja. Z tą ostatnią ma też być połączona al. Wyzwolenia, odcinkiem trasy od Szpitala Kolejowego.

W najbliższych latach zakończy się budowę trasy 26 Kwietnia, łącznie z wiaduktem kolejowym w rejonie stacji Turzyn, pętlą tramwajową w projektowanym osiedlu Somosierry i połączeniem z projektowaną ulicą Nowoszeroką.

Za konieczne uznano też przebudowę ul. Mieszka I (którą pojedzie tramwaj) oraz modernizację Autostrady Poznańskiej. Przebudowana ma być nie tylko autostrada. Przewidziano także budowę przepraw mostowych na Odrze Zachodniej i Regalicy.

Nie sposób wymienić wszystkich zmierzeń, dotyczących modernizacji i rozbudowy układu komunikacyjnego. W planach znajduje się i dalsza przebudowa al. Wojska Polskiego od placu Lenina do ul. Begumity, i budowa tzw. ul. Nowowiekopolskiej z jednocześnie przebudową placu Lenina, i wiele innych. Na ile jednak wystarczy sił i środków? Mniejmy nadzieję, że inwestycjom drogowym będzie sprzyjał klimat taki, jak przy budowie Trasy Zamkowej. (rog)