

L. NAGI

Tak sugeruję 27.06.95

Pełna obwodnica wewnątrz miasta

Niezorientowanych wypadu poinformować, iż planista miejski przewiduje w przyszłości budowę nowej trasy wylotowej z miasta – arterii równoległej do ul. Gdańskiej, mającej przebiegać za torami kolejowymi stacji Szczecin-Port

Centralny. Wraz z tą trasą o parametrach autostrady, która ma się zaczynać przy ul. Kolumba na lewobrzeżu i wpadać w ul. Eskadrową na prawobrzeżu, ma powstać na lewobrzeżu niepełna obwodnica drogowa wokół Śródmieścia Szczecina, będąca jej przedłużeniem. Ma ona przebiegać od ul. Kolumba estakadą, nad ul. gen. Dąbrowskiego i skrzyżowaniem tej ulicy z al. Piastów, potem ul. Bohaterów Warszawy, ul. Mieszka I i al. Powstańców Wielkopolskich; dalej równoległe do obwodnicy kolejowej na lewobrzeżu Szczecina. Jej koniec planista miejski przewidział na osiedlu Książąt Pomorskich, u zbiegu ul. Przyjaciół Zolnierza, Wilczej, Komuny Paryskiej, Obotryckiej i Bandurskiego. W zamyśle ma to być niestety obwodnica z kolizyjnymi skrzyżowaniami, a więc sygnalizacją świetlną. W związku z powyższym pozwalał sobie zaproponować obwodnicę drogową w postaci autostrady, w dodatku pełną, przez wydłużenie jej z osiedla Książąt Pomorskich do pl. Hołdu Pruskiego i połączenie z Trasą Zamkową. Aby więc była to nie tylko pełna obwodnica wewnątrzmięjska Szczecina, ale z prawdziwego zdarzenia autostrada, tak jak np. w Paryżu, konieczne będą następujące rozwiązania urbanistyczne:

- estakada od ul. Kolumba do stacji PKP Turzyn,
- wykop z bezkolizyjnymi naziemnymi skrzyżowaniami od stacji PKP Turzyn do stacji PKP Łekno,
- tunel podziemny pod al. Wojska Polskiego, stacją Łekno, ul. Wszystkich Świętych i ul. Przyjaciół Zolnierza (na odcinku: al. Woj. Polskiego – ul. Wilcza pod ziemią autostrada, zaś na powierzchni dwupasmowa arteria miejska z tramwajami),
- zasypanie Stawu Brodowskiego na Drzetowie, a w to miejsce tunel z autostradą,
- dwupoziomowa estakada nad Nieką Niebuszewską, a ściślej nad ul. E. Szczanieckiej i ul. Gontyny (pod spodem autostrada a na górę dwupasmowa arteria z nową trasą szybkiego tramwaju z Pomorzań przez ul. Potulicką na Stołczyn),
- tunel pod ul. Matejki i pl. Hołdu Pruskiego.

Jak z powyższego opisu wynika tak zaprojektowanej obwodnicy – autostrady wewnątrz Szczecina miasto nie jest w stanie sfinansować nawet za 50 lat. Jest to przedsięwzięcie urbanistyczne na miarę końca XXI wieku, a więc za... 100 lat! Tak przynajmniej wygląda to z dzisiejszej perspektywy. Chyba, że w gospodarce naszego kraju nastąpi niezwykle przyspieszenie i wtedy taki projekt też nie będzie do zrealizowania wcześniej niż za 50

lat. Takie są, niestety, nasze realia. Polska to nie Korea Płd., Tajwan, Hongkong czy Singapur. Dużo wody musi jeszcze upłynąć w Wiśle i Odrze, aby Polacy nauczyli się tak gospodarować jak Azjaci z Dalekiego Wschodu. To, co gorzej inozej jest już faktem (vide: identyczne rozwiązania urbanistyczne 150 km od Szczecina, w zachodniej części Berlina – Stadtnng obwodnica wewnątrzmięjska, tunele pod lotniskiem i dzielnicą Tegel), u nas pozostaje w sferze marzeń.

Korzyści z budowy w Szczecinie pełnej obwodnicy są tak oczywiste i jest ich tak wiele, że aż nie wypada wyliczać, bo byłoby to ponowne odkrywanie Ameryki. Ze swej strony chciałbym jednak podsunąć planiście miejskiemu pomysł lub projekt zamknięcia dla ruchu kolejowego całego niemal Śródmieścia Szczecina. Ulica 3 Maja. Niepodległości, Wyzwolenia, Piłsudskiego, Piastów i Narutowicza byłyby oczywiście dostępne dla samochodów. Natomiast obszar Śródmieścia wewnątrz tych ulic proponowałbym zamknąć całkowicie dla pojazdów samochodowych, umożliwiając jedynie dojazd mieszkańców do posesji. Wszystkie ulice wewnątrz tego obszaru sugerowałbym poprzecznić i oprócz miejsc do parkowania samochodów dla mieszkańców, porządkować na wszystkich tych ulicach (zaznaczyć) place zabaw dla dzieci, ogródki, klombki, ławki itp. Obszar w obrębie wile ulic to nie tylko Śródmieście, ale ściśle centrum Szczecina. A zatem warto by było, aby nie tylko w al. Wojska Polskiego ale i w ul. Krzywoustego, zamiast samochodów, były deptaki handlowe dla pieszych. Ruch tramwajowy można ewentualnie przenieść pod ziemię, w tunele, albo zmniejszyć szybkość przejazdu tramwajów na obu deptakach do 10 km/godz. Cary zaś ruch samochodowy między dzielnicami zostałyby wyrzucony ze Śródmieścia na opisaną pełną obwodnicę wewnątrzmięjską.

