

<http://www.24kurier.pl/> 2017-01-26

Co będą opiniować osiedlowcy?

Przedstawiamy cztery warianty przebudowy al. Wojska Polskiego w Szczecinie między placami Szarych Szeregów i Zwycięstwa. Wybrane zostały spośród kilkunastu, a przygotowane w opracowaniu, jakie na zlecenie władz miasta wykonało Biuro Inżynierskie Damart.

Są one obecnie przedmiotem zarządzonych i rozpoczętych przez prezydenta Piotra Krzystka nowych konsultacji z radami osiedlowymi o tym, jak powinien wyglądać w przyszłości ten fragment miasta.

Na opinie, sugestie i uwagi na temat kierunku przemian i zmian w alei na jej śródmiejskim odcinku osiedlowcy dostali czas do 17 lutego. Potem, tj. do końca czerwca br., architekt miasta – wedle najnowszych zapowiedzi – ma ogłosić konkurs architektoniczno-urbanistyczny w tej sprawie. Poniżej więcej informacji o tym, co konkretnie jest przedmiotem konsultacji z osiedlowcami.

Przypomnijmy, że etap przygotowawczy inwestycji, którego finałem ma być sama przebudowa alei, jest finansowany ze środków Unii Europejskiej, które znalazły się w obecnej perspektywie finansowej w Programie Pomoc Techniczna na lata 2014-2020, a zabezpieczone zostały dla Szczecina w wyniku konkursu na modelową rewitalizację miast. Zgodnie z umową, urzędnicy magistratu mają czas do grudnia 2018 roku, by pieniądze te wykorzystać.

Przedmiotem rozważań i opiniowania przez osiedlowców mają być cztery spośród co najmniej kilkunastu pomysłów z koncepcji, której opracowanie magistrat zlecił kilka lat temu i wykonało je Biuro Inżynierskie Damart.

Pierwszy zakłada budowę na tym odcinku al. Wojska Polskiego dwóch jezdni jednokierunkowych o pasach ruchu szerokości po 4,5 m bez torowiska dla tramwajów, chodniki szerokości od 3,4 do 16,6 m, wprowadzenie tam strefy ruchu uspokojonego 30 km/h z komunikacją autobusową (tabor z napędem hybrydowym, o niskiej emisji spalin), swobodą przechodzenia dla pieszych w dowolnym miejscu, bez wydzielenia przejść, jak też z ruchem rowerowym zintegrowanym z ruchem innych pojazdów na zasadach ogólnych. Pośrodku pasy jezdni rozdzielałby pas z miejscami do parkowania w układzie skośnym wraz zielenią wysoką, przy liczbie miejsc postojowych na całej długości na 202 samochody, w tym dla aut osób niepełnosprawnych i dostawczych.

Drugi wariant przewiduje jedną jezdnię z dwoma psami ruchu, po jednym w każdym kierunku wraz z torowiskiem. W tym założeniu wyeliminowany byłby w ogóle ruch samochodowy z dopuszczeniem komunikacji miejskiej, taksówek, pojazdów osób niepełnosprawnych,

uprzywilejowanych oraz dojazdów do budynków dla mieszkańców. A w związku z tym liczba stałych miejsc parkingowych równałaby się zeru, nie licząc tych urządzonych dla niepełnosprawnych i na potrzeby dostaw do tamtejszych lokali, sklepów. Ruch samochodowy indywidualny dozwolony byłby jedynie w obrębie pl. Zgody i skrzyżowania z ul. Jagiellońską. I w tym przypadku obowiązywać miałaby strefa ruchu uspokojonego do 30 km/h. Kosztem jezdni powstałaby dwustronna, dwukierunkowa ścieżka rowerowa o szerokości 2 m i chodniki o szerokości od 4,8 m do 17,2 m. Do tego obsadzenie drzewami w pasie chodnika z zapewnieniem dojazdu dla służb komunalnych i ratunkowych.

Trzeci wariant mówi również o układzie jednej jezdni, ale z czterema pasami ruchu po dwa w każdym kierunku, przy jednoczesnym ich zwięźeniu w stosunku do tego, co jest teraz, do 3 m, by można było wydzielić pasy jednokierunkowe dla rowerów (szer. 1,6 m). Chodniki szerokości od 2,9 m do 16 m. To druga z wersji bez tramwaju, z dopuszczalną prędkością jazdy 50 km/h i z parkowaniem równoległym do jezdni na całej długości przy stałej liczbie miejsc postojowych dla 80 aut, nie licząc tych dla osób niepełnosprawnych i dla zapewnienia dostaw towarów.

Według czwartego wariantu odcinek alei byłby też jednojezdniowy przy czterech pasach ruchu o szerokości 3,25 – 3,50 m wraz z torowiskiem tramwajowym w środkowych pasach w obu kierunkach zarezerwowanych wyłącznie dla komunikacji miejskiej (także autobusów), z dopuszczalną prędkością jazdy 50 km/h, wyznaczonymi przejściami dla pieszych, pasami dla rowerów po obu stronach (szer. 1,5 m), chodnikami o szerokości od 3,15 do 14 m. I tak jak w opcji trzeciej (tyle że bez tramwajów), z pomniejszoną do 80 liczbą stałych miejsc do parkowania równoległego. ©©

Miroslaw WINCONEK