

Jaromir MYSŁOWSKI

WPLYW BUDOWY OBWODNICY SZCZECINA NA EKSPLOATACJĘ POJAZDÓW I ZAGADNIENIA OCHRONY ŚRODOWISKA

Streszczenie

W artykule omówiony został proces budowy wybranych elementów obwodnicy Szczecina, jej przeznaczenie oraz związane z tym plany i oczekiwania. Przedstawiono stopień realizacji, jej znaczenie dla rozwoju gospodarki i funkcjonalności miasta. W podsumowaniu pokazano również pozytywne efekty w postaci poprawy ochrony środowiska naturalnego w całej aglomeracji.

Słowa kluczowe: obwodnica, eksploatacja pojazdów, ochrona środowiska.

WSTĘP

Infrastruktura transportu samochodowego jest czynnikiem, który ma coraz większe znaczenie dla rozwoju kraju, regionu lub miasta. Jest zespołem budowli inżynierskich, a przede wszystkim dróg, mostów i stacjonarnych urządzeń technicznych. Urządzenia te mają za zadanie zapewnić bezpieczeństwo i sprawność transportu, dobra przepustowość oraz realizację szczegółowych zamierzeń urbanistycznych. Dzielimy ją na infrastrukturę liniową oraz punktową. Infrastrukturę liniową transportu samochodowego stanowią drogi o różnym stopniu dostępności i różnych funkcjach, urządzenia usprawniające ruch i te przeznaczone do organizacji i zabezpieczenia ruchu oraz urządzenia niezwiązane z obsługą drogi. Infrastrukturę punktową dzielimy natomiast na skrzyżowania, węzły, drogi samochodowe wewnątrz zakładów przemysłowych oraz na urządzenia postojowe, komunikacyjne i techniczne. Stan infrastruktury liniowej pogarsza się w szybkim tempie, dlatego ważne jest, aby zadbać nie tylko o budowę nowej, należy również pamiętać o remoncie, przebudowie i odpowiednim zarządzaniu tej już istniejącej. Rozwój infrastruktury transportu samochodowego wiąże się niestety z pogorszeniem się stanu środowiska naturalnego oraz warunków życia mieszkańców miasta. Skutkami rozwoju są zmiany klimatyczne, narastające zatory na drogach, pogarszający się klimat akustyczny środowiska i inne. Dlatego warto zastanowić się nad rozwojem infrastruktury przyjaznej środowisku oraz mieszkańcom aglomeracji.

W takim właśnie duchu powzięto decyzję budowy obwodnicy Szczecina, opracowując w szczególności jej przeznaczenie oraz związane z tym plany i oczekiwania. Jest to najważniejszy z elementów infrastruktury transportu samochodowego mający kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarki i funkcjonalności miasta. Decyzja o podjęciu budowy już zaczyna przynosić pozytywne efekty, ale dopiero ukończenie całości spowoduje uwolnienie centrum mia-

sta od ruchu tranzytowego i poprawę przepustowości. Spodziewana jest poprawa ochrony środowiska naturalnego i ekologii w całej aglomeracji.

1. GŁÓWNA ARTERIA WJAZDOWA DO SZCZECINA

1.1. Przebudowa ul. Struga

Rozwój transportu, a więc i jego infrastruktura, sprzyja procesom koncentracji. Jest to pierwsza szczególna rola infrastruktury transportu w zagospodarowaniu przestrzennym. Wzdłuż nowo tworzonych ciągów transportowych – jako elementów liniowych – powstają nowe pasma zagospodarowania [1]. W tym przypadku zadanie inwestycyjne polega na przebudowie ul. Struga od ul. Jasnej do ul. Pomorskiej. Inwestycja została podzielona na trzy etapy. Funkcje inżyniera kontraktu podczas realizacji projektu pełni konsorcjum firm TPF PLANEGE oraz E&L Architects, natomiast Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego SA z Gdańska jest autorem dokumentacji projektowej.

Etap pierwszy – przebudowa ul. A. Struga od skrzyżowania z ul. Gryfińską do skrzyżowania z ul. Jasną.

Występują tutaj ciągi pieszo-jezdne – budowane w przypadku ograniczonej dostępności do drogi a ich celem jest łatwiejsza organizacja ruchu lokalnego. Przy projektowaniu ścieżek rowerowych uwzględniane są te same zasady, które obowiązują dla ruchu pieszego. Przejścia dla pieszych w poziomie jezdni projektowane są w przypadku konieczności przekraczania jezdni przez pieszych. Powinny być one dobrze oznaczone i widoczne z odległości dwu- lub trzykrotnie większej od widoczności pojazdu na zatrzymanie.



Rys. 1. Wizualizacja nr 1 przebudowy ul. A. Struga w Szczecinie [3]

Etap drugi – przebudowę jezdni ul. A. Struga na odcinku istniejących łącznic do włączenia ul. Botanicznej w południową drogę wspomagającą. Całkowita długość przebudowy ul. A. Struga w ramach etapu drugiego wynosi ok. 1150 m. W skład zakresu zadań etapu wchodzi również budowa łącznic zjazdowych i wjazdowych wraz z pasami włączenia i wyłączenia z jezdni ul. A. Struga, przebudowa skrzyżowań południowych dróg wspomagających ul. Jasnej wraz z ul. Łubinową, przebudowę północnych dróg wspomagających ul. Jasnej oraz ul. Wiosennej, budowę parkingu, budowę wiaduktów w ciągu ulic Jasnej i Łubinowej – Wiosennej, budowę kładki technologicznej oraz chodników i ścieżek rowerowych, budowę ekranów akustycznych [3].



Rys. 2. Wizualizacja nr 2 przebudowy ul. A. Struga w Szczecinie [3]

Etapu trzeci – przebudowę obydwu jezdni ul. A. Struga na odcinku od końca etapu drugiego do włączenia w ul. Pomorską, budowę estakad w ciągu ul. A. Struga, budowę ronda na skrzyżowaniu ul. A. Struga, ul. Zwierzynieckiej i ul. Pomorskiej, przebudowę skrzyżowania północnej wspomagającej i ul. Pomorskiej, przebudowę południowej wspomagającej na odcinku od ul. Iwaskiewicza do włączenia w rondo oraz budowę parkingów, chodników i ścieżek rowerowych i ekranów akustycznych Modernizacja ul. Dąbska, Zoologiczna, Niedźwiedzia. Zakres inwestycji obejmuje przebudowę skrzyżowania ulic: Dąbska, Pszenna, Chłopska wraz z odcinkiem ulicy Dąbskiej do skrzyżowania z ulicą Gwarną. Na skrzyżowaniu powstanie rondo, które będzie miało na celu poprawę warunków ruchu oraz będzie wspomagało ruch kołowy wjeżdżający i wyjeżdżający z miasta podczas przebudowy ulicy A. Struga. Inwestycja ma na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w rejonie osiedla Bukowe oraz odciążenie ulicy A. Struga z ruchu tranzytowego. Projekt został wykonany przez Pracownię Projektową DIM Ryszard Kowalski a wykonawcą robót jest firma Müsing sp. z o.o. [3].

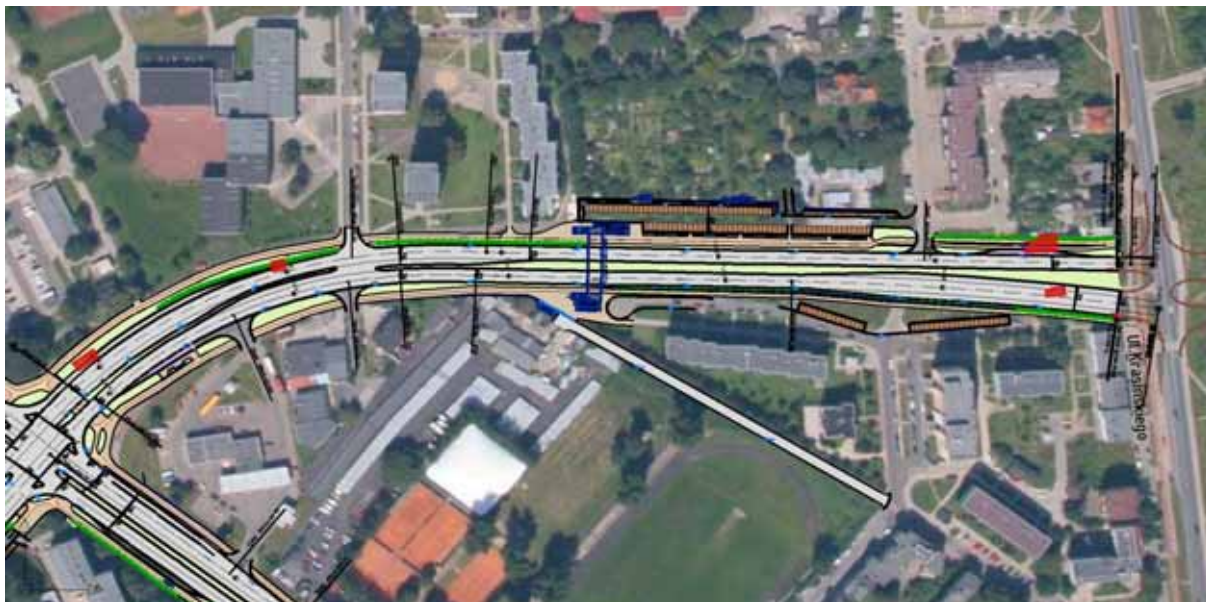


Rys. 3. Wizualizacja nr 3 przebudowy ul. A. Struga w Szczecinie [3]

2. OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA

2.1. Etap V, budowa ulicy od ul. Duńskiej – Krasieńskiego do ul. Arkońskiej

Inwestycja obejmuje odcinek drogi i długości około 1200 m od ulicy Duńskiej – Krasieńskiego do ulicy Arkońskiej. Projekt obejmuje budowę ulicy dwujezdniowej, przebudowę skrzyżowania z ulicą Chopina, podłączenie skrzyżowania ulic Niny Rydzewskiej i Wszystkich Świętych, przebudowę skrzyżowania z ulicami Arkońska i Niemierzyńska wraz ze skrzyżowaniem z ulicą Papieża Pawła VI.



Rys. 4. Odcinek: ul. Krasieńskiego – ul. Chopina [3]



Rys. 5. Odcinek: ul. Chopina [3]

Przewiduje przebudowę istniejącego wiaduktu kolejowego nad ulicą Niemierzyńską, dostosowanie istniejącego układu drogowego do nowoprojektowanej drogi, budowę przejścia podziemnego pod Obwodnicą w rejonie ul. Łabędziej, budowę chodników i ścieżek rowerowych, rozbiórkę nawierzchni istniejących ulic, budowę kanalizacji deszczowej, wykonanie sygnalizacji świetlnej, wykonanie oświetlenia ulicznego, wykonanie murów oporowych, wykonanie niezbędnych zabezpieczeń dla obszarów wymagających oraz wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu przez co rozumiemy oznakowanie pionowe i poziome. Inwestycja ma na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w obrębie Szczecina, odciążenie ulic w centrum miasta z ruchu tranzytowego oraz usprawnienie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich leżących w obrębie miasta i województwa [3].



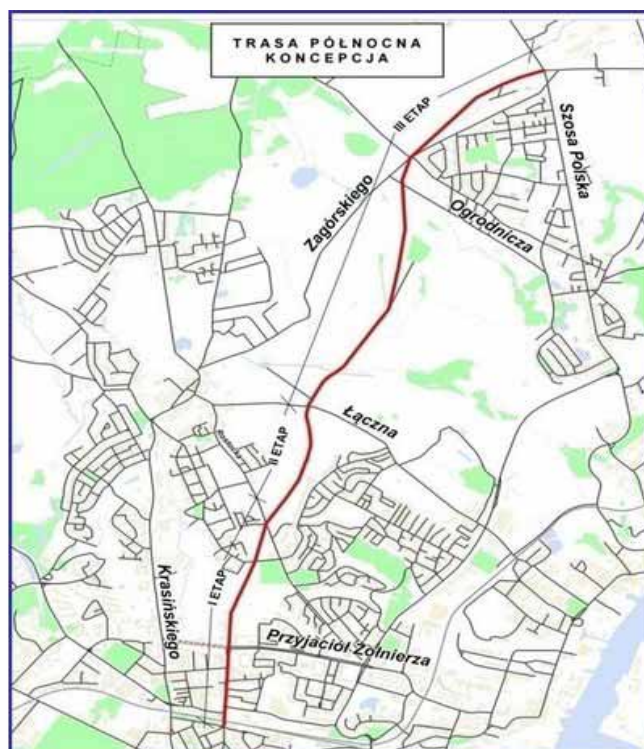
Rys. 6. Odcinek: ul. Chopina – ul. Arkońska – ul. Niemierzyńska [3]



Rys. 7. Odcinek: ul. Arkońska – ul. Niemierzyńska [3]

3. TRASA PÓLNOČNA

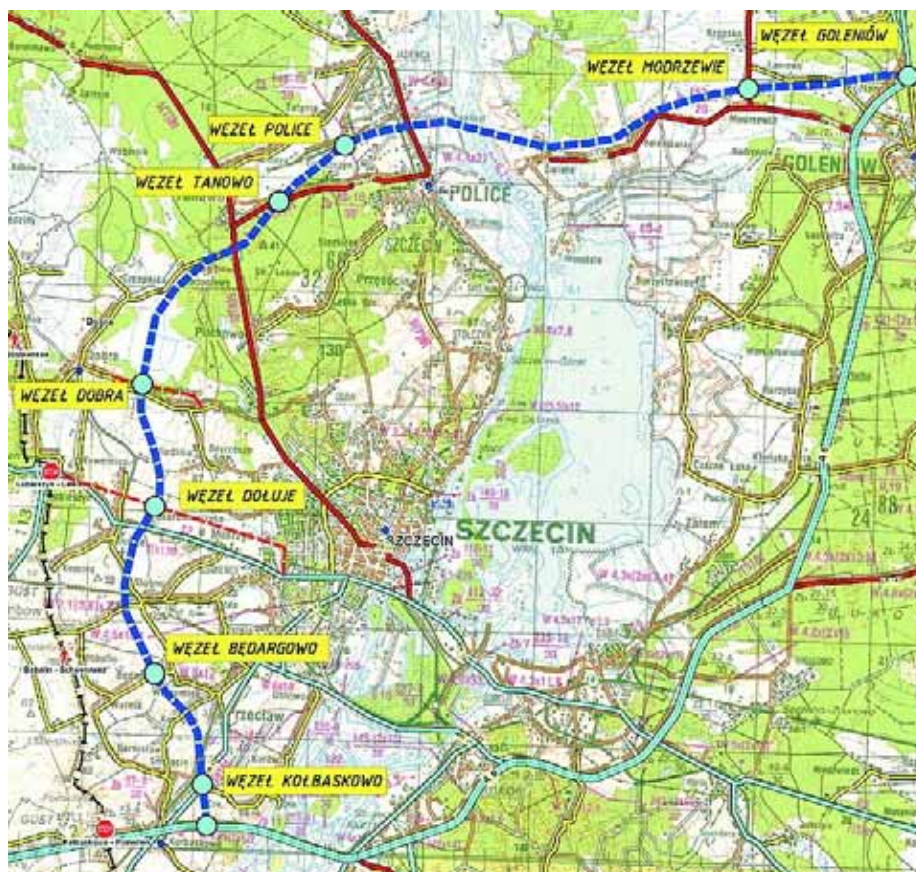
Trasa Północna podzielona została na trzy etapy z czego pierwszy jest w trakcie realizacji. Kolejnymi etapami będzie przebudowa ul. Wkrzańskiej na odcinku od ul. Bocianiejskiej do ul. Łącznej oraz od ul. Łącznej do ul. Zagórskiego i przebudowa ul. Zagórskiego. Celem budowy Trasy Północnej jest połączenie Niebuszewa z budowaną obecnie Obwodnicą Śródmiejską oraz z północnymi dzielnicami miasta Szczecina i Policami. Pozwoli ona na ominięcie Gołęcina poprzez połączenie centrum Szczecina i Polic. Zakończenie inwestycji planowane jest do roku 2013 [4].



Rys. 8. Przebieg Trasy Północnej [4]

4. ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE SZCZECINA

Budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina spowoduje, że z miasta wyprowadzony zostanie ruch ciężkich pojazdów. Dodatkowym aspektem budowy będzie znaczne zmniejszenie ruchu transportowego w centrum, co wiąże się z poprawą stanu środowiska naturalnego, bezpieczeństwa mieszkańców oraz usprawniony zostanie ruch do przejść granicznych oraz dostęp do Polski północnej i wschodniej poprzez stałą przeprawę w Policach. Pomocze ona również w skomunikowaniu terenów inwestycyjnych w gminie Police i Goleniów oraz ułatwi dostęp do portu lotniczego w Goleniowie. Inwestycja stanowić będzie przedłużenie drogi ekspresowej S-6 wraz ze stałą przeprawą przez Odrę w rejonie Police – Święta. Obejście ma także istotne znaczenie dla planowanego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, ponieważ po jej realizacji zwiększy się dostępność komunikacyjna wyżej wymienionego obszaru w układzie północ – południe oraz wschód – zachód. Wartość inwestycji szacowana jest na 4 266 340 zł, z czego udział miasta wyniesie 1 422 113 zł, a reszta zostanie pozyskana z funduszy unijnych [5].



Rys. 9. Mapa przedstawiająca planowane zachodnie drogowe obejście Szczecina [5]

5. WPŁYW ROZWOJU INFRASTRUKTURY NA ŚRODOWISKO

Przebudowa i eksploatacja dróg wiąże się ze znaczącym oddziaływaniem na środowisko, dlatego ich budowie powinien towarzyszyć proces oceny tych zjawisk. Trwająca w Szczecinie inwestycja, jako jeden z celów ma poprawę ochrony środowiska naturalnego poprzez wprowadzenie ekranów dźwiękoszczelnych, usunięcie ciężkiego transportu i tranzytu pojazdów z centrum, ograniczenie emisji szkodliwych substancji oraz zmniejszenie ilości pyłów zawieszonych PM 10 dzięki udroźnieniu i przebudowie istniejących tras. W powiązaniu z poprawą stanu pojazdów i składu stosowanych obecnie paliw zapewni to wymierne efekty w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego. W związku z tym istotny jest bieżący monitoring stopnia zanieczyszczenia powietrza przez środki transportu. Wielki przemysł na terenie miasta praktycznie nie istnieje więc nie ma na to wpływu. Monitoringiem i opracowywaniem danych zajmuje się Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, realizując swoje ustawowe obowiązki. W efekcie co 2 lata powstaje (i jest publikowany) szczegółowy raporty dla Marszałka Województwa, który daje pełen obraz rzeczywistego stanu powietrza i stopnia zanieczyszczenia środowiska w województwie zachodniopomorskim.

PODSUMOWANIE

Możemy śmiało stwierdzić, że budowa obwodnicy Szczecina ma obecnie dla miasta kluczowe znaczenie i odegra znaczącą rolę w jego prawidłowym rozwoju przez wiele kolejnych lat. Prowadzone prace i ich zakres spowodują zmianę wizerunku miasta, ochronią centrum przed negatywnymi wpływami rozwoju motoryzacji i rozbudowy infrastruktury transportu samochodowego. Jednocześnie zapewnia możliwość prawidłowego rozwoju oraz funkcjono-

wania rozrastającej się aglomeracji przy założeniu stałego, dynamicznego wzrostu liczby mieszkańców i użytkowanych przez nich środków transportu.

Kolejne etapy budowy wiążą się z ponoszeniem ogromnych kosztów i powodują wiele utrudnień i ograniczeń w transporcie ludzi i towarów. Są to jednak działania konieczne i przemyślane świadczące o zrozumieniu potrzeb przez decydentów i wprowadzeniu w życie myślenia proekologicznego.

BIBLIOGRAFIA

1. Basiewicz T., Gołaszewski A., Rudziński L., *Infrastruktura transportu*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2007.
2. Towpik K., Gołaszewski A., Kukulski J., *Infrastruktura transportu samochodowego*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2006.
3. www.bip.um.szczecin.pl.
4. www.galerie.stetinum.pl.
5. www.policki.pl.

INFLUENCE OF STRUCTURE OF CIRCULAR RAILROAD OF SZCZECIN FOR EXPLOITATION OF VEHICLE AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

Abstract

We discuss about structure of chosen element of circular railroad of Szczecin. Destination of circular railroad and plans with relate it and expectations. We present degree of realization, meaning for evolution of economy and functionality of city. We shows positive effects in recapitulation in the form of correction of natural environmental protection in whole agglomeration

Key words: circular railroad, exploitation of vehicle, environmental protection.

Autor:

dr inż. **Jaromir Mysłowski** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie