



**Burmistrz Polic**  
**Urząd Miejski w Policach**  
ul. Stefana Batorego 3

**Police, dnia 20.09.2023**

**FP.0152.8.2023**

### **W odpowiedzi na petycję informuję i wyjaśniam:**

Zgodnie z ideą dialogu społecznego oraz Zarządzeniem Burmistrza Polic nr 36/2023 celem konsultacji społecznych nie był ranking przebiegów, a poznanie różnych perspektyw i potrzeb lokalnej społeczności. Analiza konkretnych rozwiązań, a w konsekwencji ochrona i realizacja zróżnicowanych potrzeb. Konsultacje nie powinny przyczyniać się do rozłamów społeczności lokalnej, tylko poszukiwania optymalnych rozwiązań służących wszystkim zainteresowanym. Wybór rozwiązań, które obarczone byłyby uciążliwością powinien zostać zminimalizowany i zrekompensowany innymi korzyściami. Konsultacje społeczne mają na celu pozyskanie uwag i opinii od szerokiego grona partnerów, w tym społecznych, gospodarczych oraz lokalnych liderów. Podkreślić należy, że konsultacje społeczne nie są obligatoryjne. Ich przeprowadzenie, w tym przypadku miało na celu uzyskanie informacji zwrotnej określającej punkt widzenia i potrzeby mieszkańców Polic. Nie mają również charakteru wiążącego.

Na etapie projektowania poddany zostanie konsultacjom przebieg ostateczny zgodnie z zapisami ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U.2008 nr 199 poz. 1227.

Obecnie najbardziej wrażliwe na wzmożenie ruchu są drogi powiatowe stanowiące główne arterie komunikacyjne, jak ul. Wojska Polskiego, Asfaltowa, Piłsudskiego, ale i droga wojewódzka nr 114 (ul. Grunwaldzka i ul. Kościuszki) oraz ulice w starej zabudowie, czyli ul. Cisowa i ul. Nadbrzeźna. Obwodnica Polic miałaby przejmować powstały ruch tranzytowy na pograniczu administracyjnym Szczecina i Polic (w części od strony Skolwina i Mścięcina). Dalej przecinając drogę powiatową ul. Przęsocińską, ul. Policką, przed Siedlicami łącząc się z ul. Tanowską - drogą wojewódzką nr 114, z której wyprowadzona będzie droga na Węzeł Police i kierunki tranzytowe. Ma to na celu odciążenie tych ulic, w tym zapobieganie negatywnemu oddziaływaniu wzmożonego ruchu na starą zabudowę, poprawę komfortu komunikacyjnego w relacjach połączeń lokalnych na terenie Gminy Police i w końcu poprawę w sposób pasywny bezpieczeństwa ruchu drogowego dla całej sieci drogowej na terenie miasta Police.

Dla analizy i oceny różnych możliwości wprowadzone zostały w konsultacjach społecznych 2 przebiegi. W trakcie prowadzonych spotkań poszczególne przebiegi były modyfikowane z uwzględnieniem argumentów mieszkańców. Kilkanaście propozycji, oznaczonych kolorami dla rozróżnienia poszczególnych przebiegów analizowanych było na bieżąco i w szerokim zakresie przez pracowników Urzędu Miejskiego oraz Biuro Projektowe DIM. Celem spotkań i wnikliwej analizy protestów, stanowisk oraz petycji było poszukiwanie rozwiązań, które w największym stopniu realizują zasadę dobra wspólnego. Konsultacje społeczne były więc procesem, w wyniku którego wypracowana została propozycja przebiegu dla zapewnienia drogi dojazdowej do ZOS, z jednoczesną ochroną terenów Gminy

**Urząd Miejski w Policach**  
ul. Stefana Batorego 3  
72-010 Police

**tel.**+48 91 431 18 30  
**fax** +48 91 431 18 32  
sekretariat@ug.police.pl, www.police.pl

Police. Oznaczona kolorem białym. Stanowiąca kompromis, uwzględniający interes mieszkańców oraz ochronę cennych terenów leśnych.

Na kształt obecnego zamówienia wpływ miały: regulamin konkursu, termin budowy ZOS, prognozowane utrudnienia w ruchu na etapie jego budowy, funkcjonalność drogi (w rozumieniu włączenia korytarza ruchu w istniejące drogi publiczne), wniosek o dofinansowanie, warunki środowiskowe, konsultacje społeczne (w rozumieniu informacji zwrotnej pozyskanej od mieszkańców).

Wskazujecie Państwo, że demagogiczne działania władz gminy podczas konsultacji społecznych wprowadzały mieszkańców w błąd. W złożonym proteście powołujecie się na załączoną listę z podpisami mieszkańców popierających przyjęcie do realizacji „wariantu niebieskiego” w oparciu o przedstawiane uzasadnienie. Dokument, który wpłynął do Kancelarii Urzędu Miejskiego nie zawierał takich załączników.

Z przedstawionych przez Państwa argumentów wynika, że opowiadacie się za realizacją wariantu niebieskiego z przebiegiem do Szosy Polskiej oraz jesteście przeciwni realizacji przebiegu przez Park Mścięcino wzdłuż Strugi Przęsocińskiej i Grzybnickiej.

#### **W odniesieniu do przedstawionego przez Państwa uzasadnienia:**

W trakcie konsultacji społecznych związanych ze wskazaniem korytarza drogowego obwodnicy Polic stanowiącego dojazd do Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina przedstawiciele Urzędu Miejskiego prezentowali kluczową informację, że ruch, który generują zakłady chemiczne w większości zostanie skierowany na obejście zachodnie już na innych węzłach. Takie stanowisko było prezentowane w trakcie każdego ze spotkań. Ruch w ul. Nadbrzeżnej będzie dotyczył wyłącznie ruchu z/do północnych części Szczecina. Należy wziąć pod uwagę, że planowany termin oddania ZOS do użytku to rok 2030, a dla tunelu nawet później.

W trakcie wyboru korytarza drogowego obwodnicy Polic analizowane było stanowisko Grupy Azoty wyrażone w piśmie z dnia 9 marca 2023 r. Dokument został podpisany m.in. przez składającą protest [REDAKTOWANE], wskazując, że po wybudowaniu ZOS ruch generowany przez spółkę korzystający z dotychczasowych tras dojazdowych ograniczony zostanie do pojazdów ciężarowych, które kończą trasę w Szczecinie (Port Szczecin, markety, składy budowlane) oraz ruch ten ze względu na ograniczenia „trasy nadodrzańskiej” będzie kierowany przez ulicę Przęsocińską.

Jednocześnie w proteście argumentujecie Państwo, że z północnych dzielnic Szczecina ruch będzie odbywał się głównie drogą wodną a pozostały ruch ciężarowy wyłącznie od strony węzła Kijewo w obu kierunkach. Wskazujecie Państwo jednocześnie, że „...jeśli gmina zbuduje drogę przez Park Mścięcino to zachęci kierowców TIR-ów, by jechali przez jej tereny ...”. Stan „trasy nadodrzańskiej” powinien jednak temu zapobiec, biorąc pod uwagę argumenty wskazane wyżej.

Przebieg analizowany w Mścięcinie posiadał 2 możliwe rozwiązania poprowadzenia drogi. Ideą ujęcia Mścięcina w ramach projektu było odcięcie ruchu z północnych części Szczecina przed wjazdem do osiedla (konsekwencją byłaby zmiana w części przebiegu Strugi Przęsocińskiej). W przypadku woli mieszkańców dla innego rozwiązania (zgłaszanego w trakcie konsultacji społecznych) zaproponowana została do dyskusji przebudowa ulicy Nadbrzeżnej z najmniejszymi stratami środowiskowymi oraz maksymalnym rozpoznaniem i wdrożeniem działań ochronnych wraz z budową ronda. Znalezienie rozwiązania optymalnego i jego zaprojektowanie wymaga prac branżowych oraz uzyskania szczegółowych opinii ze strony innych podmiotów. Podczas spotkań z mieszkańcami przedstawiliśmy 2

możliwe przebiegi (nie rozwiązania techniczne, środowiskowe i technologiczne) rozpoznane dla warunków istniejących w osiedlu. Mieszkańcy odnieśli się negatywnie do każdego z nich. Ostatecznie, w związku z porównywalną liczbą głosów pod żądaniem zaniechania przebiegu wzdłuż Strugi Przęsocińskiej oraz wzdłuż ulicy Nadbrzeżnej podjęliśmy decyzję o wyłączeniu z realizacji w ramach zamówienia robót budowlanych przebiegających przez osiedle Mścięcino.

W ramach zamówienia publicznego wskazane zostało wyłącznie opracowanie wielobranżowej dokumentacji budowlanej dotyczące możliwego rozwiązania w osiedlu Mścięcino. Celem jest eksperckie rozpoznanie warunków oraz potrzeb technicznych i środowiskowych, w tym geologicznych. Wnioski z opracowań posłużą w przyszłości za podstawę do podjęcia przez władze lokalne decyzji o ewentualnych inwestycjach, społecznie akceptowalnych z jednoczesnym poszukiwaniem dofinansowania ze środków zewnętrznych.

Odpowiadając jednocześnie na ten zarzut nasuwa się jeden z możliwych scenariuszy, tj. realizacja drogi przez Osiedle Mścięcino w akceptowalnym społecznie przebiegu, bez demonizowania działań urzędu z jednoczesną realizacją II etapu przebiegu łączącego obwodnicę Polic z Trasą Północną, co w konsekwencji doprowadzić mogłoby do sytuacji, w której przez Mścięcino ruch ciężarowy nie pojedzie a mieszkańcy osiedla zyskają nową, bezpieczną infrastrukturę.

Historyczny przebieg obwodnicy, na który się Państwo powołujecie przechodzi wzdłuż linii wysokiego napięcia oraz zabudowań miejscowości Przęsocin.

Każdy z wariantów w przebiegu niebieskim - zarówno pierwotny jak i zmodyfikowany przez włączenie się w ul. Szosa Polska przebiega w znacznym zakresie przez teren Puszczy Wkrzańskiej. W związku z możliwością błędnej interpretacji przebiegu przez tereny leśne przez osoby przyłączające się do petycji w załączeniu pierwotny przebieg tzw. „niebieski” z możliwą korektą omawianą w trakcie konsultacji społecznych.

Park Leśny Mścięcino to cenny obszar przyrodniczy przecięty drogą w ul. Przęsocińskiej. W odniesieniu do obszaru Parku od strony południowej opracowanie szczegółowego przebiegu nastąpi na etapie projektowania z uwzględnieniem ochrony terenów leśnych, interesów mieszkańców oraz stanowiska właścicieli terenów. Przebieg przez tereny leśne Parku Mścięcino jest wynikiem uwzględnienia postulatów mieszkańców ul. Radosnej odsunięcia się z drogą od zabudowy domów jednorodzinnych. Jednocześnie na etapie projektowania i realizacji podejmowane będą działania związane z korektą przebiegu.

W przedmiotowej petycji wskazujecie Państwo żądanie realizacji obwodnicy Polic w wariantcie, który uzyskał akceptację mieszkańców Gminy Police podczas konsultacji społecznych. W ich trakcie akceptację uzyskał również wariant „żółty”, a dodatkowo 135 mieszkańców Przęsocina zwróciło się z wnioskiem o uwzględnienie ich potrzeb i interesów. Jednocześnie złożona została petycja o zaniechanie budowy obwodnicy Polic przebiegającej przez teren Puszczy Wkrzańskiej w ramach tzw. „niebieskiego wariantu”, która została podpisana wg stanu na dzień 23.08.2023 przez 420 osób (z tego 268 mieszkańców Szczecina, 14 mieszkańców Polic, 5 mieszkańców Przęsocina oraz mieszkańców innych lokalizacji). Obwodnica Przęsocina, która w jednym z proponowanych wariantów miałaby łączyć się z ul. Szczecińską przecinając pola, na wcześniejszym odcinku przebiega przez obszar Puszczy Wkrzańskiej oraz cenne tereny leśne.

Jak Państwo wskazujecie w kolejnych punktach uzasadnienia uciążliwość wynikająca z ruchu samochodów osobowych, ruchu turystycznego jest wyolbrzymiana, „...nie ma racjonalnego

uzasadnienia - z tym ruchem poradzą sobie istniejące drogi..” . Z częścią powyższego uzasadnienia nie możemy się zgodzić, uważając, że budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina wraz z budową tunelu naszym zdaniem, dla części Szczecinian skróci o połowę dojazd do miejscowości nadmorskich, co w sposób naturalny wygeneruje dodatkowy transferowy ruch turystyczny. Oczywiście, droga np. w ul. Piłsudskiego w kierunku Węzła Police może poradzić sobie z takim ruchem, tylko czy dodatkowe utrudnienia w ruchu będą przez mieszkańców akceptowalne.

Biorąc pod uwagę fakt, że istotne znaczenie dla mieszkańców ma budowa dodatkowego połączenia z miastem Szczecin oraz w związku z zauważalnym większym natężeniem ruchu środków transportu, w odniesieniu do przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury, podjęto decyzję o takim przygotowaniu inwestycji, która pozwoli w przyszłości na uzyskanie nowego połączenia z Trasą Północną. W konsekwencji przedmiotowe zamówienie publiczne dotyczące budowy obwodnicy Polic stanowiącej dojazd do Zachodniego Drogowego Obejścia zachowuje odpowiednie miejsca włączenia dające możliwość wypracowania takiego rozwiązania w II etapie.

Niezależnie od zamówienia publicznego w ramach realizacji zadania ze środków rządowego programu, Gmina Police ze środków własnych zleciła opracowanie dotyczące możliwych wariantów drogi łączącej obwodnicę Polic z kierunkiem Trasy Północnej Szczecina. Opracowanie stanowić ma rozpoznanie tras korytarzy pozwalających na włączenie się w przebieg tej drogi, zapewniając kolejne połączenie z miastem Szczecin a jednocześnie skomunikowanie z jego północnymi dzielnicami z całkowitym ominięciem Mścięcina. Takie opracowanie będzie podstawą kontynuowania rozmów z miastem Szczecin w zakresie włączenia się w Trasę Północną i budowy kolejnego połączenia między miastami. Kluczowa w tych działaniach będzie budowa kolejnych etapów Trasy Północnej, stanowisko władz i mieszkańców Szczecina, kwestie środowiskowe oraz finansowe. Należy bowiem pamiętać, że przebieg wymagać będzie zaangażowania sił i środków obu partnerskich miast.

Oczywiście istotną kwestią są sprawy środowiskowe, zarówno Park Leśny Mścięcino, teren Puszczy Wkrzańskiej, jak i każdy inny cenny przyrodniczo obszar gminy Police. Szanując zdanie mieszkańców i ochronę naturalnych terenów podjęto decyzję o realizacji zadania z jak najmniejszym obciążeniem środowiska i terenów zurbanizowanych. Jednocześnie prowadzone są inne działania zapewniające realizację obwodnicy Polic oraz planowanie jej drugiego etapu przez włączenie się w przyszłości w Trasę Północną.

#### **Reasumując:**

Gmina Police zleciła realizację przebiegu z uwzględnieniem postulatów i argumentów mieszkańców. Jednocześnie zgadzam się, „...że w kwestii tak poważnej nie chodzi o wygodę urzędników i umniejszanie im pracy, ale o dobro mieszkańców, ochronę środowiska naturalnego, dbałość o komfort życia Policzan, którzy w budowę swoich domów zainwestowali oszczędności swojego życia”. Dlatego też wspomniani urzędnicy podjęli działania na rzecz pozyskania dofinansowania, przeprowadzenia konsultacji, analiz, spotkań nie wyłączając się z prowadzonych tematów pod wpływem zróżnicowanych stanowisk. Osoby zainteresowane szczegółowymi przebiegami brały udział w licznych spotkaniach i dyskusjach w urzędzie. Odpowiedzialność za tak ważną inwestycję leży również po stronie liderów społecznych, przede wszystkim właściwego zrozumienia tematu, oceny przebiegów względem terenów leśnych, prowadzenia dialogu społecznego, analizy argumentów, dokumentów, map i udziału w spotkaniach. Odwracanie relacji i ukierunkowanie petycji, protestów i dezaprobaty na prowadzone działania, może doprowadzić do braku realizacji drogi obwodzącej miejscowość Police i spowoduje wpuszczenie dodatkowych potoków pojazdów po wybudowaniu Zachodniego Obejścia Szczecina. Jest to działanie

szkodliwe nie tylko dla inwestycji drogowej (budowy obwodnicy Polic), ale również dla samych mieszkańców i ich dóbr materialnych.



**Urząd Miejski w Policach**  
ul. Stefana Batorego 3  
72-010 Police

**tel.**+48 91 431 18 30  
**fax** +48 91 431 18 32  
sekretariat@ug.police.pl, [www.police.pl](http://www.police.pl)