

Załącznik
do Uchwały Nr
Rady Miasta Szczecin
z dnia

**ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO W SZCZECINIE
W LATACH 2007 - 2015**

Styczeń 2010

I	WSTĘP	4
II	CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI NA TERENIE SZCZECINA.....	7
	1. PODSTAWOWE DANE O SZCZECINIE	7
	2. DEMOGRAFIA	9
	2.1 Ewolucja populacji.....	9
	2.2 Struktura wiekowa ludności Szczecina	10
III	ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA	11
	1. STAN ISTNIEJĄCY	11
	1.1 Infrastruktura drogowa.....	11
	1.2 Komunikacja zbiorowa.....	13
	1.3 Komunikacja indywidualna	16
	1.4 Komunikacja osób niepełnosprawnych.....	16
	1.5 Bezpieczeństwo ruchu.....	17
	1.6 Infrastruktura sterowania ruchem.....	22
	1.7 Stan środowiska naturalnego.....	22
	2. STAN PLANOWANY	23
	2.1 Podstawowy układ uliczny	23
	2.2 Komunikacja zbiorowa.....	25
	2.3 Uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej	28
	2.4 Polityka transportowa miasta, w tym kwestia dotycząca parkowania.....	29
	2.5 System komunikacji rowerowej	31
	2.6 Źródła i cele ruchu	33
	2.7 Bezpieczeństwo pasażerów	33
IV	ZASIĘG TERYTORIALNY PLANU	34
V	POWIĄZANIA PLANU Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI.....	35
	1. KONTEKST MIĘDZYNARODOWY I KRAJOWY	35
	1.1 Polityka transportowa państwa.....	35
	1.2 Polityka transportowa Unii Europejskiej	36
	1.3 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	37
	2. KONTEKST REGIONALNY	38
	2.1 Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 oraz Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.....	36
	2.2 Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013.....	39
	3. KONTEKST LOKALNY	40
	3.1 Strategia Rozwoju Szczecina oraz Polityka transportowa Szczecina.....	40
	4. KONKLUZJA	40
VI	ZESTAWIENIE PRIORYTETOWYCH ZADAŃ MIASTA DOTYCZĄCYCH TRANSPORTU ZBIOROWEGO, PLANOWANYCH DO REALIZACJI W LATACH 2010-2015	45
VII	FINANSOWANIE ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	51
VIII	OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU	53

IX	SYSTEM WDRAŻANIA	54
X	SPOSOBY MONITOROWANIA, OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ.....	54
	1. MONITORING.....	54
	2. SPOSOBY OCENY REALIZACJI PLANU.....	55
	3. PROMOCJA PLANU.....	55

I. WSTĘP

Obecny stan **infrastruktury transportu publicznego** w Polsce wymaga **wielu działań naprawczych**, szczególnie w kontekście poprawy jakościowych parametrów dróg. Jednakże inwestycje w infrastrukturę transportu publicznego są niezmiennie **kapitałochłonne**. Środki budżetowe państwa **nie są w stanie zapewnić koniecznego rozwoju systemu transportowego**, dlatego też ważne jest **pozyskiwanie środków z innych źródeł**. Jedną z takich możliwości jest **uzyskanie wsparcia w postaci bezzwrotnych środków finansowych z funduszy Unii Europejskiej**. **Absorpcja środków unijnych w latach 2007-2013** w sferze przedsięwzięć **infrastruktury transportu** zwiększy dostępność komunikacyjną Polski, uaktywni gospodarczo regiony naszego kraju, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa w transporcie oraz zmniejszy jego negatywne oddziaływanie na środowisko. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, iż realizacja planowanych zamierzeń transportowych sprzyjać będzie **zwiększeniu spójności krajowego systemu transportowego i jego integracji z systemem europejskim**.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Szczecina po raz pierwszy Rada Miasta przyjęła Uchwałą nr **XXIX/580/04** z dnia 22 listopada 2004 r. w sprawie Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecinie w latach 2004-2013.

Potrzeba **aktualizacji Planu transportowego** w chwili obecnej wynika z jednej strony z konieczności dostosowania jego zapisów do ustawodawstwa Unii Europejskiej, co w konsekwencji otworzy nowe możliwości pozyskania środków unijnych na współfinansowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w transporcie, z drugiej zaś wskazuje na odpowiednie środki prawne, organizacyjne, finansowe usprawniające funkcjonowanie transportu w Mieście.

Niniejszy dokument stanowi **plan kontynuacji prowadzonej przez Miasto Szczecin polityki zrównoważonego rozwoju w zakresie szeroko rozumianego transportu publicznego w Mieście i Obszarze Metropolitalnym**. Zawiera aktualizację w zakresie uwarunkowań społecznych i ekonomicznych a także wprowadza nowe przedsięwzięcia oraz uwzględnia dokumenty strategiczne przyjęte od tamtego czasu na szczeblu europejskim, krajowym i miejskim. Obejmuje założenia, cele, zadania i środki ich realizacji oraz planowane rezultaty i produkty a także szczegółowy plan finansowy oraz zasady realizacji przedsięwzięć.

Deklarowaną **politykę transportową** Miasto prowadzi poprzez dostępne instrumenty prawne oraz wypracowany od lat sposób zarządzania systemem transportowym. Istotną częścią tych działań jest **polityka inwestycyjna**, nastawiona na efektywne wykorzystanie **środków własnych i zewnętrznych**, w tym wsparcia ze środków Funduszy Unii Europejskiej. Drugim elementem wsparcia inwestycji są **środki innych niż Miasto podmiotów**, uczestniczących w rozwoju systemu transportu, szczególnie spółki i zarządcy dróg krajowych a także gmin i powiatów otoczenia **Szczecina**. Partnerem realizacji Planu jest także samorząd Województwa Zachodniopomorskiego, jako zarządca systemu drogowego oraz organizator i podmiot finansujący regionalne przewozy kolejowe.

Instrumentem wdrażania deklarowanej polityki jest **system zarządzania transportem**, przy czym w zakresie transportu publicznego polega to na rozdzieleniu funkcji strategicznych (umieszczonych w Urzędzie Miasta) od planowania i zarządzania zadaniami oraz zamawiania usług (zlokalizowanym w Zarządzie Dróg i Transportu Miejskiego). Działania operacyjne, czyli świadczenie usług realizowane jest w **skomercjalizowanych podmiotach gospodarczych**. Pozwala to Miastu na sterowanie kierunkami usług, a czynnik konkurencji na rynku umożliwi oddziaływanie na poziom cen i jakość usług.

Okres planowania: 2007 – 2015

Rok 2015 jako horyzont czasowy Planu określono biorąc pod uwagę dwa zasadnicze aspekty:

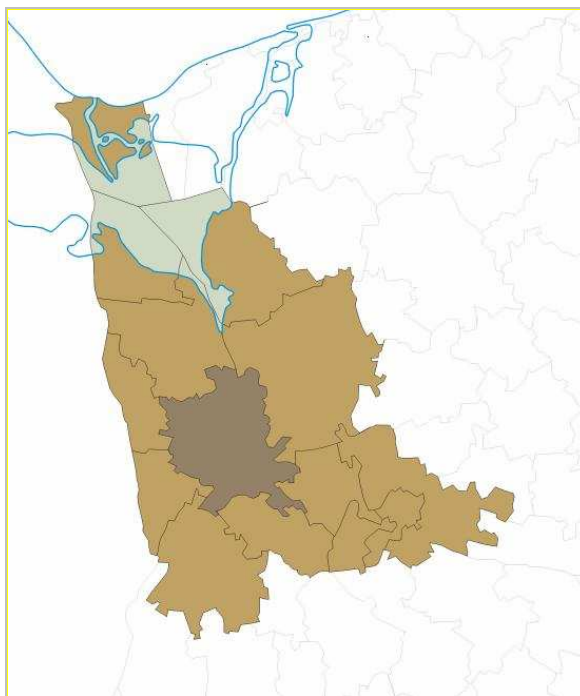
1. Okres planowania w Unii Europejskiej (tj. 2007 – 2013),
2. długoterminowość działań jakie są podejmowane w sektorze transportowym.

Zasięg terytorialny: Przedmiotowy plan dla Szczecina odnosi się w swych założeniach do granic administracyjnych Miasta, jednakże ze względu na fakt, iż stanowi ono serce Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i jest naturalnym punktem ciężenia dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej, jego realizacja będzie miała niewątpliwie wpływ na rozwój komunikacji w całym regionie.

Obszar Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego: 2 795 km²

Liczba mieszkańców obszaru: 750 tys. mieszkańców

Mapka sytuacyjna/plan obszaru



Rys. 1. Aglomeracja Szczecińska.

Podmiot odpowiedzialny za realizację planu: Urząd Miasta Szczecin

Partnerzy:

1. Gminy i powiaty Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
2. Samorząd województwa zachodniopomorskiego.
3. Zarządcy infrastruktury transportowej: zarządcy dróg: Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.
4. Przewoźnicy transportu publicznego m.in.: Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o., Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o., Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o., Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., PKS Szczecin Sp. z o.o. oraz prywatni przewoźnicy.
5. Środowiska pozarządowe, zajmujące się transportem publicznym i zagadnieniami ochrony środowiska (np. Stowarzyszenie Rowerowy Szczecin, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne).

Główny cel Planu:

Uporządkowanie działań związanych z problematyką komunikacji i transportu w mieście Szczecinie, co w konsekwencji doprowadzi do stworzenia jak najbardziej optymalnych warunków do zorganizowanego, bezpiecznego i sprawnego przemieszczania się osób poprzez racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy, ruch samochodowy, pieszy oraz rowerowy.

Celem praktycznym Planu jest przygotowanie zadań rozwojowych dla osiągnięcia wymienionego celu, z położeniem szczególnego nacisku na rozwój transportu publicznego, z uwzględnieniem rozwoju systemu drogowego.

Celem wdrożeniowym Planu jest umożliwienie przygotowania wniosków w ramach aktualnego okresu programowania 2007 - 2013, finansowanych ze środków Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej umożliwiającym dofinansowanie transportu publicznego w ramach:

1. Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko:

a) Priorytet VII – „Transport przyjazny środowisku”, w tym:

Działanie 7.2. „Rozwój transportu morskiego”,

Działanie 7.3. „Transport miejski w obszarach metropolitalnych”;

b) Priorytet VIII – „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”, w tym:

Działanie 8.3. „Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych”;

2. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013

a) Oś Priorytetowa 6 – „Rozwój Funkcji Metropolitalnych”

Działanie 6.4. „Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym”,

Działanie 6.5. „Inteligentne systemy transportowe na obszarze metropolitalnym”.

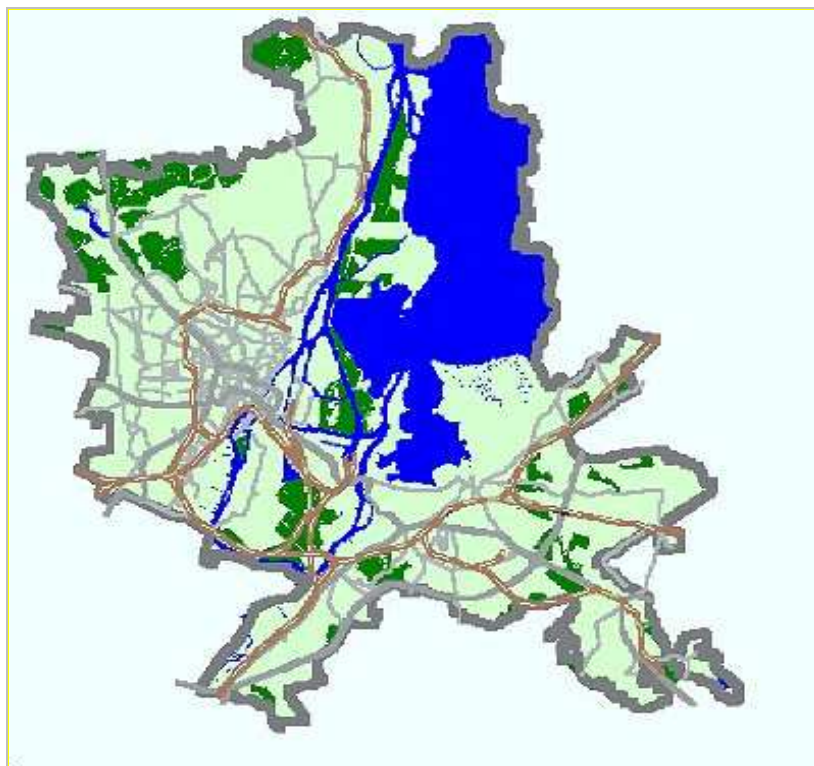
Fazę planowania strategicznego Planu oparto na dotychczasowych działaniach Miasta, wyrażonych w dokumentach strategicznych, spośród których w chwili obecnej wiążące są:

- 1) „**Strategia Rozwoju Szczecina**” przyjęta Uchwałą Nr I/N/1155/02 Rady Miasta Szczecina z dnia 6 maja 2002 r.,
- 2) „**Polityka Transportowa Miasta Szczecina**” przyjęta uchwałą nr LII/978/06 Rady Miasta Szczecin z dnia 13 marca 2006 r.,
- 3) **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin**, przyjęte uchwałą nr XXVIII/706/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r.,
- 4) **Strategia Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020** przyjęta Uchwałą nr XXVI/303/05 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w dniu 19 grudnia 2005 r.,
- 5) **Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Szczecina na lata 2009 – 2013**, przyjęty Uchwałą Nr XXXIX/967/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 28 września 2009 roku.

Ponadto dzięki dostępności środków finansowych z Unii Europejskiej, rozwój systemu transportowego Szczecina stoi przed historyczną szansą nadrobienia zaległości i stworzenia podstaw do dalszego intensywnego rozwoju w latach następnych. Wymaga to jednak mobilizacji władz miasta i jednostek miejskich przy udziale mieszkańców Szczecina, w dążeniu do realizacji wytyczonych celów. Będzie to zależęć od sprawnego realizowania zadań, zwłaszcza tych, których przygotowanie i realizacja są związane z absorpcją środków unijnych

II CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ NA TERENIE SZCZECINA

1. PODSTAWOWE DANE O SZCZECINIE



Rys.2. Mapa Szczecina.

Szczecin jest stolicą województwa zachodniopomorskiego, zlokalizowaną w północno -zachodniej części Polski, przy ujściu rzeki Odry do Zalewu Szczecińskiego. Stanowi wschodnią część historycznie ukształtowanego regionu Przedpomorza. Położenie miasta określane jest jako strategiczne blisko lądowej i morskiej granicy Polski w odległości:

- ok. 12 km od przejścia granicznego w Kołbaskowie,
- ok. 7 km od przejścia w Lubieszynie,
- 65 km od linii brzegowej Morza Bałtyckiego,
- 130 km od Berlina, 274 km od Kopenhagi,
- 1110 km od Sztokholmu,
- 507 km od Pragi,
- 516 km od Warszawy.

Miasto zajmuje powierzchnię **300,8 km²**, z czego 41,6 % stanowią tereny zielone, zaś 23,9 % - tereny pod wodami. Największe z nich to *Jezioro Dąbie*, jedyne w kraju, gdzie mogą cumować jachty pełnomorskie; zajmuje ono powierzchnię 65 km².

Średnie wzniesienie Szczecina nad poziom morza wynosi 25 m. Do najwyższych wzniesień w mieście zalicza się: *Bukowiec* – o wysokości 148 m n.p.m. oraz *Wielecką Górę* - 131 m nad poziom morza.

Łagodny klimat oraz rozległe tereny zielone i wodne stwarzają dogodne warunki życia i zamieszkania, dając możliwość uprawiania sportów wodnych, turystyki pieszej i motorowej. Mieszkańcy Szczecina w zasięgu ok. 1 godziny jazdy samochodem mają do dyspozycji plaże nadmorskie, dogodne połączenia

lądowe (kolejowe, autobusowe) oraz wodne z miejscowościami wypoczynkowymi nad morzem oraz Zalewem Szczecińskim, a także innymi, jak np. nad Jeziorem Miedwie.

Do zasobów naturalnych miasta, poza kopalinami (złoża ceramiki budowlanej – *kreda jeziorna, iły septariowe, gliny zwalowe*), należą: akweny wodne, plaże oraz bogate we florę i faunę środowisko przyrodnicze w bezpośrednim sąsiedztwie akwenów oraz wokół miasta. Znaczna część terenów miasta posiada status obszarów chronionych, do których należą parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne, stanowiska archeologiczne oraz pomniki przyrody. Zasoby te stwarzają bardzo korzystne warunki do rozwoju gospodarki morskiej oraz rekreacji i turystyki. Szczecin jest największym miastem województwa zachodniopomorskiego (24% ludności), stanowi jednocześnie centrum ważnej aglomeracji przemysłowo - turystycznej: Szczecin – Goleniów – Świnoujście – Stargard.

Miasto jest ważnym ośrodkiem kultury; dysponuje **16. samorządowymi instytucjami kulturalnymi**: (m.in.: Opera na Zamku, Filharmonia Szczecińska im. M. Karłowicza, Teatr Współczesny, Teatr Polski, Teatr Lalek „Pleciuga”, „Piwnica przy Krypcie”, Teatr „Krypta”, Teatr Kana, Teatr Kameralny, Zamek Książąt Pomorskich, „Klub 13 Muz”, „Szczecin 2016”), w tym 12. podporządkowanymi gminie organizacyjnie.

W mieście funkcjonuje prawie 600 podmiotów prowadzących działalność w zakresie usług kulturalno-artystycznych, w tym około 70 przedsiębiorstw (agencji) estradowych. Szczecin dysponuje również **5. kinami**, z ponad **3,5 tys.** miejsc na widowni. Jednym z nich jest najstarsze na świecie kino Pionier 1909. Działalność muzealną na terenie miasta prowadzi **5. Muzeów**, a wśród nich trzy **Oddziały Muzeum Narodowego** (Muzeum Morskie, Galeria Sztuki Współczesnej, Muzeum Miasta Szczecina). Od 2006 roku działa też nowe Muzeum Techniki i Komunikacji – Zajezdnia Sztuki.

Miasto jest ważnym centrum naukowym Pomorza; na jego terenie siedzibę ma **16 uczelni wyższych**:

- Uniwersytet Szczeciński,
- Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny,
- Pomorska Akademia Medyczna,
- Akademia Morska,
- Zachodniopomorska Szkoła Businessu,
- Wyższa Szkoła Sztuki Użytkowej,
- Wyższa Szkoła Administracji Publicznej,
- Wyższa Szkoła Humanistyczna TWP,
- Wyższa Szkoła Zawodowa PTE „Oeconomicus”,
- Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej,
- Wyższa Szkoła Zarządzania,
- Wyższa Szkoła Zawodowa - Collegium Balticum,
- Wyższa Szkoła Ekonomiczno – Turystyczna,
- Wyższa Szkoła Języków Obcych,
- Wyższa Szkoła Techniczno – Ekonomiczna,
- Wyższa Szkoła Kosmetologii i Promocji Zdrowia.

Na uczelniach szczecińskich studiuje ok. **70 tys. studentów**, w tym ponad 34 tys. na studiach dziennych. Na terenie Szczecina funkcjonują także 2 filie innych uczelni oraz 2 wydziały zamiejscowe:

- Akademia Muzyczna im. I. Paderewskiego w Poznaniu – filia w Szczecinie,
- Wyższa Szkoła Pedagogiczna Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Warszawie – Instytut Pedagogiki w Szczecinie,
- Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, Wydział Ekonomiczny w Szczecinie,
- Wyższa Szkoła Zawodowa Pielęgnacji Zdrowia i Urody w Poznaniu – Wydział Zamiejscowy w Szczecinie.

W Szczecinie zlokalizowanych jest:

- 161 szkół ponadgimnazjalnych (publicznych i niepublicznych), w tym różnego typu 104 szkoły zawodowe,
- ponad 18 tys. punktów sprzedaży detalicznej i hurtowej oraz punktów napraw,
- 1,7 tys. obiektów noclegowych oraz restauracji, klubów nocnych, pubów, barów, punktów gastronomicznych,
- 124 placówek bankowych reprezentujących 25 banków oraz 16 Punktów Obsługi Klientów Bankowych Domów i Biur Maklerskich,
- 22 towarzystwa ubezpieczeń na życie i 23 towarzystwa zajmujące się ubezpieczeniami majątkowymi i pozostałymi osobowymi, prowadzącymi działalność za pośrednictwem ok. 2000 podmiotów.

2. DEMOGRAFIA

2.1 Ewolucja populacji

Na koniec pierwszego kwartału 2009 roku liczba ludności w Szczecinie wynosiła **406 427 osób**. Natomiast na koniec 2008 liczba ta wynosiła **406 941 osób** i była mniejsza od liczby ludności w analogicznym okresie roku 2007, kiedy to w szczecinie zamieszkiwało **407 811 osób**.

Utrzymuje się tendencja spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym. Spadła również ilość ludności w wieku produkcyjnym. Wzrosła jedynie liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Wskaźnik feminizacji wynosił 110,9.

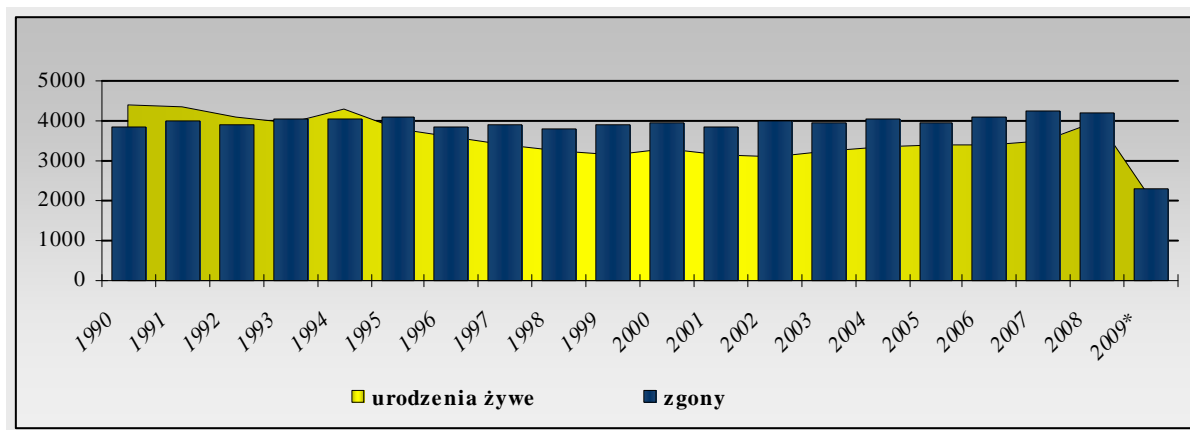
Tab. 1. STRUKTURA DEMOGRAFICZNA MIESZKAŃCÓW SZCZECINA

Lata	Przyrost naturalny	Liczba ludności	Mężczyźni	Kobiety
1990	578	413 437	200 635	212 802
1995	-344	418 156	201 128	217 028
2000	-662	416 485	199 243	217 242
2001	-698	415 576	198 356	217 220
2002	-897	415 117	197 826	217 291
2003	-677	414 032	197 028	217 004
2004	-704	411 900	195 963	215 937
2005	-525	411 119	195 433	215 686
2006	-683	409 068	194 524	214 544
2007	-562	407 811	193 744	214 067
2008	-204	406 941	193 055	213 886
2009*	-317	406 427	192 755	213 672

* wg stanu na 30.06.2009 r.

Do końca roku 1994 wzrost liczby mieszkańców Szczecina był wynikiem dodatniego przyrostu naturalnego i dodatniego salda migracji. Rok 1995 zapoczątkował tendencje nieznacznego, lecz stałego obniżania się poziomu przyrostu naturalnego. Od końca 1995 roku do połowy 2009 roku liczba ludności Szczecina obniżyła się o 11 729 osób, czego główną przyczyną był ujemny przyrost naturalny (liczba zgonów przewyższyła liczbę urodzeń) oraz ujemne saldo migracji.

Wykres nr 1. RUCH NATURALNY LUDNOŚCI SZCZECINA



* dane na dzień 30.06.2009 r.

Najliczniej zamieszkałymi dzielnicami Szczecina są Śródmieście i Zachód, z tego najwięcej mieszkańców zamieszkuje osiedla: Centrum, Niebuszewo–Bolinko, Pomorzany, Turzyn, Pogodno i Drzetowo - Grabowo. Średni wskaźnik gęstości zaludnienia dla całego miasta na koniec 2008 roku wynosił **1 343 osób na 1 km²**.

Analiza ruchu wędrownego wskazuje na przemieszczenia ludności odbywające się poza miasto do większych ośrodków miejskich i na wieś. Napływ migracyjny w większości dotyczy ludności z innych ośrodków miejskich, zwłaszcza ludzi młodych w wieku 25 – 29 lat. Przemieszczenia wewnątrz miasta polegają na odpływie mieszkańców Śródmieścia i osiedli ze starą zabudową do pozostałych dzielnic i osiedli.

2.2 Struktura wiekowa ludności Szczecina

Wraz z obniżaniem się liczby ludności Szczecina następują niekorzystne zmiany w strukturze ludności wg wieku. Spadła liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym i na koniec 2008 r. wyniosła 64 622 osób, spadła również liczba ludności w wieku produkcyjnym do 269 645 osób, wzrosła jedynie liczba ludności w wieku poprodukcyjnym do 72 674 osób. Struktura ludności wg grup ekonomicznych przedstawiała się następująco (31.12.2008 r.):

	Szczecin	Polska
– Ludność w wieku Przedprodukcyjnym	15,9%	19,2%
– Ludność w wieku produkcyjnym	66,3%	64,5%
– Ludność w wieku poprodukcyjnym	17,9%	16,3%

III. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA

Dynamiczny rozwój Szczecina po wschodniej stronie Odry oraz utrzymujące się ograniczenia komunikacyjne na Międzyodrze spowodowały, że struktura miasta w naturalny sposób odzyskała możliwość utworzenia dwubiegunowego układu ośrodków centralnych: Prawobrzeże – Lewobrzeże. Struktura ta jest po obu stronach zaledwie zarysowana: centrum Lewobrzeżne charakteryzuje koncentracja usług o znaczeniu ogólnomiejskim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym; które zlokalizowane są głównie w Śródmieściu oraz dzielnicy Zachód, natomiast na Prawobrzeżu kształtuje się centrum o znaczeniu lokalnym i podmiejskim, skierowanym na bezpośrednie otoczenie miasta. Usługi, produkcja i składowanie koncentrują się w lewobrzeżnej części miasta – na obszarach: wzdłuż Odry (Międzyodrze, osiedle Drzetowo), w osiedlach Pomorzany i Gumieńce, a w prawobrzeżnej części miasta – w osiedlach: Załom, Żydowce - Klucz, Płonia – Śmierdnica – Jezierzycy, w rejonie ulic: Struga, Wiosenna, Pomorska, Kniewska. Koncentracja funkcji portowej ma miejsce na terenach Międzyodrza oraz na lewym brzegu Odry Zachodniej. Zasadniczą funkcją na terenie miasta, we wszystkich dzielnicach poza Międzyodrzem, jest funkcja mieszkaniowa i związane z nią usługi. Administracyjny podział miasta dzieli je na cztery dzielnice: Śródmieście (wraz z Międzyodrzem), Północ, Zachód i Prawobrzeże. Dzielnice są jednostkami podziału administracyjnego stworzonymi dla celów statystyczno-organizacyjnych bez reprezentacji społecznej. Na ich terenie znajduje się 35 osiedli, będących jednostkami pomocniczymi, które w wyborach samorządowych wyłaniają spośród swoich mieszkańców rady osiedla.

1. STAN ISTNIEJĄCY

1.1 Infrastruktura drogowa

Podział funkcjonalny dróg

Szczecin – stolica województwa i Pomorza Zachodniego – posiada wyróżniające się walory położenia, dostępności, zagospodarowania przestrzennego i środowiska, stwarzające wyjątkowo korzystne warunki do dynamizowania rozwoju gospodarczego, kulturalnego i społecznego. Jest miastem dysponującym szerokimi i stale rosnącymi powiązaniem z zagranicą oraz zróżnicowaną strukturą gospodarczą. Ze względu na swoje specyficzne położenie jest więc ważnym szlakiem komunikacyjnym z pełną ofertą możliwości transportowych, które pozwalają na przyjęcie ruchu samochodowego, kolejowego, morskiego, rzeczno i lotniczego.

O możliwości tworzenia sprawnego systemu transportowego decyduje przede wszystkim **infrastruktura drogowa**, a zwłaszcza gęstość i struktura sieci drogowej oraz jej stan techniczny warunkujący poziom jakościowy połączeń.

Podstawowy układ sieci drogowej Szczecina tworzą następujące drogi tranzytowe, również w relacjach międzynarodowych (droga krajowa: A6 i droga nr 6 (E28) oraz nr 3 (E65)):

a) **krajowe** o łącznej długości ok. 49 km:

- autostrada **A6**: (Berlin) Kołbaskowo – Szczecin (a następnie droga nr 6: Goleniów – Koszalin – Gdańsk), położona na południu Szczecina i będąca jego trasą obwodową często w wykorzystywaną w celach tranzytowych;
- droga krajowa nr **31**: przebiegająca przez ulice: Autostrada Poznańska, Granitowa, Metalowa, Przędowników Pracy do granicy miasta;
- droga krajowa nr **10**: Szczecin – Bydgoszcz – Toruń – Płońsk, przebiegająca od przejścia granicznego w Lubieszynie przez ulice: Ku Słońcu, al. Piastów, Narutowicza, Kopernika,

Wyszyńskiego, Energetyków, Gdańska, Eskadrowa, Hangarowa, Struga, Zwierzyniecka, Szosa Stargardzka a następnie do granic miasta w kierunku na Stargard;

- droga krajowa nr 3: z trasą przebiegającą od Świnoujścia przez Szczecin do Jakuszyca; przecina się z autostradą A6 w rejonie osiedla Kijewo i biegnie ciągiem ulic: Szosa Stargardzka, Przyszłości, Pyrzycka;
- droga krajowa nr 13: przebiegająca od przejścia granicznego Rosówek a następnie Przeclaw i przez ulice: Cukrowa, Autostrada Poznańska, Południowa, Mieszka I, al. Piastów do skrzyżowania z drogą krajową nr 10.

b) **województkie** o łącznej długości ok. 12 km:

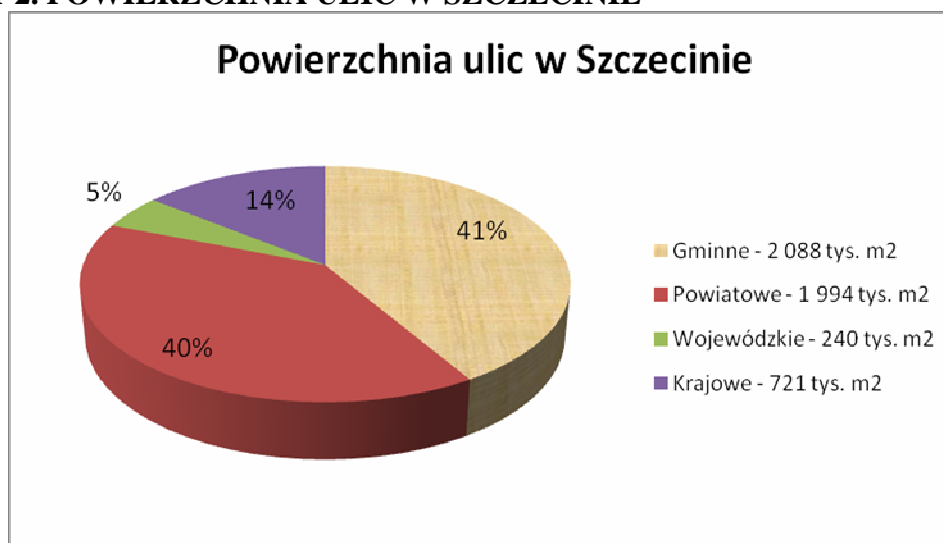
- droga wojewódzka nr 115: od Dobieszczyna przez ul. Zegadłowicza, Wojska Polskiego, Piłsudskiego, Matejki, Trasę Zamkową do włączenia z drogą krajową nr 10.

Najważniejsze powiązania miasta z układem zewnętrznym zapewniają: na kierunku południowym droga krajowa nr 3 (Gorzów Wlkp., Zielona Góra, Lubawka), która jest jednocześnie zaliczona do dróg międzynarodowych (E65) i droga nr 31 (Gryfino, Chojna, Kostrzyn, Słubice); na kierunku wschodnim droga krajowa nr 10 (Stargard Szczeciński, Piła, Bydgoszcz, Płońsk), na kierunku północnym drogi krajowe nr 3 i nr 6 (Świnoujście, Gdańsk) i wojewódzka nr 115 (Dobieszczyn, Police), a także drogi krajowe do przejść granicznych: Lubieszyn/Linken – droga krajowa nr 10, Kołbaskowo/Pomellen i Rosówek/Rosow – droga nr 13 i autostrada A6.

Stan sieci ulicznej

Zgodnie z ewidencją ZDiTM na koniec czerwca 2009 Miasto posiadało w swoim zarządzie ok. 784 km dróg o powierzchni 5 043 tys. m².

Wykres nr 2. POWIERZCHNIA ULIC W SZCZECINIE



Stan zewnętrznych połączeń drogowych uległ w ostatnich latach poprawie. Zmodernizowana została droga nr 13 i jej przebieg w granicach miasta, przebudowana została droga nr 10. Pozostałe drogi (za wyjątkiem drogi nr 3 i nr 6 w kierunku Świnoujścia i Gdańska) to drogi jednojezdniowe o niskiej prędkości podróźnej i niskim poziomie bezpieczeństwa. Struktura przestrzenna miasta, w tym rozległość miasta, powoduje konieczność odbywania dalekich podróży pomiędzy lewobrzeżną i prawobrzeżną częścią Szczecina i znaczne obciążenie układu ulicznego na Międzyodrze. Przepustowość ulic: Energetyków i Gdańskiej tworzących główną oś komunikacyjną pomiędzy obu częściami miasta jest już w znacznym stopniu wykorzystana, są to jednocześnie ulice o największej liczbie zdarzeń drogowych.

Oddanie do użytku nowej przeprawy mostowej i likwidacja „wąskiego gardła”, jakim był most Cłowy poprawiło sytuację na całym ciągu ulicznym, nadal jednak występują tam dość często zakłócenia ruchu,

które m.in. obniżają sprawność funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Oddanie do eksploatacji nowych obiektów mostowych przez rzekę Regalicę (Most Pionierów Miasta Szczecina) znacząco poprawiło komunikację pomiędzy prawą i lewobrzeżem Szczecina. Skierowanie ruchu kołowego na nową przeprawę odciążyło Most Cłowy. Ruch na trasie będzie się pogarszał w miarę wzrostu liczby pojazdów. Zdecydowanie większą rolę powinna odgrywać ul. Autostrada Poznańska. Obecnie, mimo systematycznie rosnącego na niej ruchu, ze względu na oddalenie celów i źródeł podróży, ale także ze względu na niskie parametry jej samej, jak i układu z nią współpracującego (Batalionów Chłopskich, Granitowa), odgrywa rolę uzupełniającą. Pożądana będzie realizacja nowego połączenia pomiędzy lewą i prawobrzeżną częścią Szczecina, zwłaszcza w sytuacji spodziewanych zmian w rozkładzie ruchu, spowodowanych nową lokalizacją ważnego zewnętrznego połączenia miasta od południa (realizacja drogi ekspresowej S3).

Mimo poprawy parametrów ulic obsługujących trasy wylotowe (Ku Słońcu, Mieszka I – Południowa, Szosa Stargardzka), nadal niewydolne są układy uliczne w ciągu drogi nr 3 (Pyrzycka, Przyszłości), i w ciągu drogi krajowej nr 31 (Granitowa, Metalowa, Rymarska, Przodowników Pracy). Niedostosowane do przyszłych potrzeb, spowodowanych powiązaniem drogi ekspresowej S3 z autostradą A6, jest połączenie ul. Autostrada Poznańska z autostradą A6. Wewnętrzny układ uliczny miasta nie jest w stanie sprostać w pełni potrzebom wzrastającego ruchu samochodowego, jak i zapewnić sprawnego funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Na znacznej części sieci ulicznej występują zakłócenia ruchu, przy czym strefa występowania tego zjawiska ulega ciągłemu rozszerzaniu.

Położenie miasta w pobliżu przejść granicznych skutkuje odczuwalnym wpływem ruchu granicznego na obciążenie sieci ulicznej. Przez centralny obszar miasta przebiegają drogi krajowe nr 10 i nr 13 oraz droga wojewódzka nr 115. Brak układów obwodowych uniemożliwia wyeliminowanie ruchu tranzytowego, a także ograniczenie przewozów towarowych i przewozów materiałów niebezpiecznych przez intensywnie zabudowane obszary miejskie. Nie ma możliwości takiego zmodernizowania odcinków ulic leżących w ciągach dróg krajowych na obszarze Śródmieścia, aby nie wywoływały one uciążliwości dla przyległej zabudowy. Promienisty układ ulic wychodzących ze śródmieścia powoduje, że praktycznie wszystkie połączenia międzydzielnicowe odbywać się muszą poprzez centralne rejony miasta.

Nie do końca ukształtowany układ uliczny w Śródmieściu uniemożliwia wykorzystanie już istniejących odcinków ulic w celu skierowania ruchu tranzytowego na jego obrzeża, ogranicza również możliwość dalszego rozwijania sieci komunikacji zbiorowej, a w szczególności układu komunikacji tramwajowej. W dzielnicy Prawobrzeże istniejąca sieć uliczna (Pszenna, Walecznych, Dąbska, Zoologiczna, Niedźwiedzia, Łubinowa, Handlowa) nie jest przystosowana do obsługi wybudowanego tam wielkiego zespołu osiedli mieszkaniowych. Uciążliwą barierą komunikacyjną, wobec braku wiaduktów, stanowi linia kolejowa oddzielająca Dąbie od południowej części dzielnicy. Istotnym wydaje się również wskazanie ograniczeń komunikacyjnych w Dąbiu, związanych z ograniczoną nośnością obiektów (np. w ciągu ul. Przestrzennej i Mostu Cłowego), co będzie wpływać na funkcjonowanie docelowej ul. Nowoprzestrzennej i obsługę strefy ekonomicznej planowanej do uruchomienia w rejonie Trzebusza i Dunikowa. Przebudowanie w ostatnich latach ciągu ulicznego Duńska – Krasińskiego złagodziło napięcia związane z obsługą komunikacyjną tej części miasta, nadal jednak układ uliczny nie gwarantuje odpowiedniego poziomu obsługi istniejących i planowanych inwestycji. Zbyt małe nakłady na budowę i remonty sieci ulicznej skutkują ograniczeniem aktywizacji gospodarczej atrakcyjnych terenów wzdłuż Odry, jak również terenów inwestycyjnych w rejonie ul. Lubczyńskiej na Prawobrzeżu. W wyniku budowy nowego połączenia w rejonie ul. Hryniewieckiego oraz jezdni wspomagającej w rejonie Basenu Górniczego nastąpiła poprawa w obsłudze terenów portowych z ul. Gdańskiej. Nadal jednak obecny układ uliczny nie zapewnia sprawnego powiązania portu z zewnętrznym układem drogowym. W każdym przypadku dojazdu do portu wymagają przejazdów przez najbardziej obciążone fragmenty sieci ulicznej.

1.2 Komunikacja zbiorowa

Transport zbiorowy jest najbardziej uspołecznioną formą transportu ludzi w Szczecinie, ze względu na jej powszechną dostępność dla wszystkich podróżujących – zarówno osób posiadających nieograniczony dostęp do samochodu, jak również osób, które takiego dostępu nie mają. Dla osób ze stałym dostępem do

samochodu – podróż pojazdem transportu zbiorowego jest kwestią wyboru (z różnych przyczyn – np. z powodu złego samopoczucia, powodów ekologicznych lub każdego nieprzewidzianego przypadku), natomiast, w skład tej drugiej wymienionej grupy wchodzi dzieci, młodzież, ludzie mniej zamożni oraz osoby niepełnosprawne, nieposiadające odpowiednio przystosowanego pojazdu indywidualnego. Ponadto transport zbiorowy jest niekiedy jedynym środkiem transportu w obszarach wyłączonych z transportu indywidualnego.

W skład systemu komunikacji publicznej na terenie SOM wchodzi dwa podsystemy wyraźnie wyodrębnione z otoczenia, które w kontekście zakresu przewozów nie przenikają się wzajemnie i są wyraźnie wyodrębnione:

- a) **Przewoźnicy obsługujący przewozy lokalne i międzymiastowe.** W tym podsystemie posiadającym zajezdnie, dworce, linie i autobusy, działają przewoźnicy:
 - przedsiębiorstwa PKS,
 - spółki grupy PKP,
 - przewoźnicy prywatni realizujący przewozy mikrobusami, konkurujący zarówno z przedsiębiorstwami PKS, jak i PKP.
- b) **Przewoźnicy realizujący przewozy w obrębie miast** (komunikacja miejska). W tym podsystemie głównie działają tzw. zakłady komunikacji miejskiej w postaci organizacyjno-prawnej spółek prawa handlowego lub zakładów budżetowych. Marginalnie występują przewoźnicy prywatni. Decydujący wpływ na funkcjonowanie tej branży posiadają władze samorządowe.

Komunikacja miejska (lokalny transport zbiorowy) organizowana jest w imieniu Gminy Miasto Szczecin przez miejski zakład budżetowy **Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego**. Natomiast realizacją pasażerskich usług przewozowych zajmują się:

- a) **Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.** – trakcja tramwajowa funkcjonująca na terenie miasta, powstała na podstawie Uchwały nr XXVIII/715/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r., w wyniku przekształcenia z dniem 1 stycznia 2009 r. zakładu budżetowego pn. Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie. W roku 2009 Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. wykonały 5 591 388,72 pociągokilometrów.
- b) **Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o.** – powołane Uchwałą Nr XII/429/99 Rady Miasta Szczecina z dnia 26 lipca 1999 r., obsługuje teren miasta, gminę Kołbaskowo i gminę Dobra Szczecińska. W 2008 roku Przedsiębiorstwo wykonało 5 871 781 wozokilometrów, a w roku 2009 - 5 955 437 wozokilometrów.
- c) **Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o.** – powołane Uchwałą Nr XII/429/99 Rady Miasta Szczecina z dnia 26 lipca 1999 r., obsługuje teren miasta oraz gminę Kołbaskowo (Przeclaw). W 2008 roku Przedsiębiorstwo wykonało 7 618 274 wozokilometrów, a w roku 2009 – 7 696 860,47 wozokilometrów.
- d) **Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo komunikacyjne Sp. z o.o.** – obsługuje gminę Police i teren miasta Szczecina. W 2008 roku Przedsiębiorstwo wykonało 3 777 830 wozokilometrów, a w roku 2009 – 3 767 811 wozokilometrów.
- e) **Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie Sp. z o.o.** – w 2008 roku Przedsiębiorstwo wykonało 356 354 wozokilometrów a w roku 2009 - 379 737 wozokilometrów.

Istnieją również bezpłatne połączenia łączące centra handlowe z głównymi punktami miasta. Komunikacja ta jest finansowana przez zainteresowane podmioty takie jak np. Carrefour, REAL, CH Ster, targowisko Manhattan. Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie klientów ilość tych linii systematycznie ulega zmniejszeniu.

System miejskiego transportu zbiorowego tworzą w Szczecinie: **sieć tramwajowa i sieć autobusowa**. W centralnej części miasta obie sieci tworzą wspólnie system miejskiego transportu zbiorowego. Poza obszarem centralnym zdecydowanie dominują autobusy. Z komunikacji miejskiej w Szczecinie korzystają codziennie tysiące pasażerów (od stycznia do listopada 2009 r. było to **132 631 331** pasażerów) . W **2007 roku** z przewozów tramwajowych skorzystało **67 429 556** pasażerów, w **2008 roku** **64 547 417** osób, a w **roku 2009** (styczeń – listopad) już **59 684 099** osób. W zakresie przewozów autobusowych został zanotowany podobny procentowo spadek: z **82 413 901** pasażerów w **2007 roku** na **78 891 288** w **2008 roku** i na **72 947 232** w **roku 2009** (styczeń – listopad).

W 2009 roku na terenie Miasta funkcjonowały 74 linie tramwajowe i autobusowe o łącznej długości 910,25 km, obsługujące 320,6 km tras komunikacyjnych, w tym:

- 11 linii tramwajowych o łącznej długości 96,29 km;
- 50 linii autobusowych dziennych o łącznej długości 575,14 km, w tym:
 - 7 linii pospiesznych z jedną linią międzymiastową o łącznej długości 115,34 km,
 - 43 linie zwykłe, w tym 5 międzymiastowych i 3 lokalne na terenie Polic o łącznej długości 459,8 km;
- 14 linii nocnych o łącznej długości 243,84 km, w tym 2 międzymiastowe.

Szczecińska sieć komunikacji tworzona jest z:

a) trakcji autobusowej:

- 43 linie zwykłe i 7 linii pospiesznych o średniej długości 575,14 km obsługiwanych przez 205 autobusów w szczytach przewozowych, w tym:
 - 35 linii zwykłych o łącznej długości 339,74 km oraz 6 linii pospiesznych o łącznej długości 98,54 km, obsługiwanych przez SPA „Klonowica” i SPA „Dąbie” (teren Szczecina i miejscowości Kołbaskowo i Przecław na terenie gminy Kołbaskowo);
 - 8 linii zwykłych o łącznej długości 120,08 km i linia pospieszna o długości 16,8 km obsługiwanych przez SPPK (połączenie Szczecina i Polic oraz wewnętrzna komunikacja w Policach);
 - 14 linii nocnych o łącznej długości 243,84 km obsługiwanych przez 20 autobusów SPA „Klonowica”, SPA „Dąbie”, PKS Szczecin oraz SPPK (w zakresie 2 linii o łącznej długości 54,26 km stanowiących połączenia Polic i Szczecina).

b) trakcji tramwajowej:

- 11 linii tramwajowych o łącznej długości 96,29 km, obsługiwanych 86 pociągami, na których kursowało 153 wagonów tramwajowych (produkcji polskiej typu: 105N, produkcji czeskiej KT4 i T6) z dwóch zajezdni MZK – Pogodno i Gołęczin.

Jak widać, długość tras, na których pasażerowie podróżować mogą tramwajami, w stosunku do tych, gdzie istnieje możliwość podróży autobusem, jest 5,5 razy mniejsza. Stosunek ten wynika z tego, iż linie autobusowe częściowo pokrywają się z tramwajowymi oraz z faktu, iż autobusy obsługują większość dłuższych tras (tramwaj na prawy brzeg Odry nie dojeżdża dalej niż na Basen Górnicy).

Sieć tramwajowa, poza wyjątkami, nie dociera do nowych osiedli mieszkaniowych i przemysłowych, a jej układ nie przystaje do dzisiejszych potrzeb przewozowych mieszkańców miasta. Brak dostosowania sieci tramwajowej do poziomu dzisiejszego rozwoju miasta jest jedną z podstawowych przyczyn niskiej efektywności ekonomicznej szczecińskich tramwajów. Dla zbyt wielu pasażerów podróż tramwajem wymaga dodatkowej „przesiadki” z wykorzystaniem autobusu. Sprzyja to poszukiwaniu połączeń alternatywnych – autobusowych pozwalających osiągnąć cel podróży „bez przesiadki”, nawet jeśli trasa przejazdu prowadzi dłuższą drogą. Stąd najprawdopodobniej tak duże potoki pasażerskie na liniach autobusowych, o długich trasach, okrążających centrum miasta.

Tak więc, rozwiązaniem w kierunku poprawy efektywności linii tramwajowych może być rozbudowa tras do nowych osiedli mieszkaniowych i przejęcie znacznej części pasażerów „autobusowych” na rzecz trakcji tramwajowej. Niepodjęcie działań może skutkować stopniowym ograniczaniem ruchu tramwajów, które w konsekwencji doprowadzi do zaprzestania eksploatacji niektórych odcinków. Jako istotny plus dla obecnego układu linii należy uznać brak na dużą skalę zjawiska dublowania się tras tramwajowych i autobusowych, co jest mankamentem w wielu innych miastach Polski.

Transport publiczny dotowany jest z budżetu Miasta, wielkość dotacji w ostatnich trzech latach wyniosła odpowiednio: w 2007 roku 53,6 mln zł, w 2008 roku 64,84 mln zł, a w roku 2009 82,84 mln zł. Oznacza to, że z budżetu Szczecina w 2007 roku co miesiąc przeznaczano po ok. 13 zł na każdego mieszkańca, w roku 2008 po ok. 16 zł, a w roku 2009 po ok 20 zł.

1.3 Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w Szczecinie w ostatnich latach przedstawiał się następująco :

1. zarejestrowanych pojazdów mechanicznych w tym samochody osobowe (wg. stanu na dzień 31.12)
 - a) rok **2008** – **202 455** zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, w tym **153 800** samochodów osobowych,
 - b) rok **2009** – **218 288** zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, w tym **164 431** samochodów osobowych.
2. liczby pojazdów na 1000 mieszkańców w tym samochody osobowe (wg. stanu na dzień 31.12.2008 r.)
 - a) rok **2008** - **508** pojazdów na 1.000 mieszkańców, w tym **386** samochody osobowe na 1.000 mieszkańców,
 - b) rok **2009** - **537** pojazdów na 1.000 mieszkańców, w tym **404** samochodów osobowych na 1.000 mieszkańców.
3. liczby ważnych uprawnień transportowych (na koniec 2009)
 - a) licencje/zezwoenia na wykonywanie transportu drogowego taksówką (wydawane przedsiębiorcom bez względu na adres zamieszkania) – **2 330**,
 - b) licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób (wydawane przedsiębiorcom zamieszkałym lub posiadającym siedzibę firmy w Szczecinie) - **45**,
 - c) licencje na wykonywanie przewozu rzeczy - **559**, w tym licencje na pośrednictwo przy przewozie rzeczy – **145**.

1.4 Komunikacja osób niepełnosprawnych

Transport osób niepełnosprawnych na terenie Szczecina realizuje Biuro Obsługi Komunikacyjnej Osób Niepełnosprawnych.

W roku 2007 podmioty świadczące usługi komunikacji zbiorowej w Szczecinie zrealizowały następujące zadania:

- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe "Dąbie" Sp. z o.o. – zakupiło 10 niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej, przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, tj. osób na wózkach inwalidzkich. Wprowadzono z myślą o osobach niedowidzących boczne tablice informacyjne z numerami linii o wymiarach 40x30 cm.
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe "Klonowica" Sp. z o.o. - zakupiło 4 nowe autobusy niskopodłogowe MAN.
- Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. – zwiększono liczbę autobusów niskopodłogowych do 45 sztuk.

W roku 2008:

- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe "Dąbie" Sp. z o.o. – zakupiło 4 nowe autobusy niskopodłogowe, z przechyłem bocznym i rampami na wózki inwalidzkie oraz 6 używanych autobusów niskopodłogowych. W wyniku tych działań wskaźnik udziału autobusów niskopodłogowych do ogólnej liczby pojazdów wzrósł z 46% do 52%.
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe "Klonowica" Sp. z o.o. - zakupiło 4 nowe autobusy niskopodłogowe.

- Miejski Zakład Komunikacyjny wyposażył modernizowane wagony tramwajowe w informacje wizualno-foniczną (tablice informacyjne). Na trasie linii tramwajowej nr 8 na odcinku od Placu Kościuszki do Pętli Krzekowo rozpoczęto prace związane z modernizacją torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną obejmującą również zabudowę przejazdów i przejść dla pieszych.

W latach 2007 – 2008 zostało zakupionych dodatkowo 5 specjalistycznych BUS-ów do przewozu osób niepełnosprawnych, a w roku 2009 dodatkowo zakupiony został 1 autobus 20 osobowy. Obecnie tabor liczy 14 BUS-ów i 1 autobus. W 2009 roku BOKON przewiózł 44 944 niepełnosprawnych pasażerów przy łącznym przebiegu 428 090 km, podczas gdy w roku 2008 - 57 194 osób niepełnosprawnych przy łącznym przebiegu 421 157 km, a w 2007 roku 56 268 niepełnosprawnych przy łącznym przebiegu 356 324 km. Koszt finansowania z budżetu Miasta w 2009 roku wyniósł 1 267 299 zł, w roku 2008 - 895 212 zł., a w 2007 roku - 801 104 zł.

1.5 Bezpieczeństwo ruchu

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar w roku 2008 oraz w okresie od stycznia do września 2009 roku – informacja ogólna

W 2008 roku na drogach Szczecina odnotowano łącznie **6388** zdarzeń drogowych, w tym **659** wypadków, w których **28** osób poniosło śmierć, a **762** zostały ranne. Do Policji zgłoszono **5729** kolizji drogowych.

W roku **2009** w okresie od **1 stycznia do 30 września** miały miejsce **4423** zdarzenia drogowe, w tym **467** wypadków, w których zginęło **16** osób, a **536** zostało rannych. W tym samym okresie zgłoszono **3956** kolizji drogowych.

Porównanie analogicznego okresu 2008 roku przedstawia się następująco:

Tabela nr 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH W OKRESIE 01.01.2009-30.09.2009

liczba wypadków	wzrost o 10	tj. o 2,19 %,
liczba ofiar śmiertelnych	spadek o 4	tj. o 20 %
liczba rannych	spadek o 6	tj. o 1,13 %,
liczba kolizji	spadek o 193	tj. o 4,65 %.

Liczbowe porównanie ilości zdarzeń drogowych i ofiar wypadków za lata 2007 - 2009 przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela nr 3. ILOŚCI ZDARZEŃ DROGOWYCH I OFIAR WYPADKÓW ZA LATA 2007 - 2009

WYPADKI			KOLIZJE			ZABICI			RANNI		
2007	2008	2009*	2007	2008	2009*	2007	2008	2009*	2007	2008	2009*
710	659	467	6182	5729	3956	20	28	16	804	762	536

*Dane dotyczą okresu od 01.01-30.09. 2009 roku.

Od 1 stycznia do 30 września 2009 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku 2008 notuje się spadek ogólnej liczby zdarzeń drogowych wynoszącej odpowiednio dla roku 2009 – 4423 i roku 2008 – 4606, oraz ofiar śmiertelnych. Jest to spadek o 183 czyli 4%. Liczba wypadków i rannych utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Natomiast w liczbie kolizji odnotowano stosunkowo znaczny spadek.

Najczęstszymi rodzajami zdarzeń drogowych są zderzenia pojazdów w ruchu. W większości są to kolizje drogowe, równie często występują wypadki drogowe w postaci najechania na pieszego, w których notuje się najwięcej ofiar śmiertelnych.

Rodzaje wypadków drogowych

Najczęstszymi rodzajami wypadków drogowych, jakie wydarzyły się na ulicach Szczecina w okresie od stycznia do września 2009 roku były:

- zderzenia pojazdów w ruchu - 216 wypadków, tj. 46,3 % ogółu,
- najechanie na pieszego - 191 wypadków, tj. 40,1 % ogółu,
- najechanie na drzewo, słup, znak - 18 wypadków, tj. 3,9 % ogółu,

Dla porównania w miesiącach styczeń-wrzesień 2008 roku najczęstszymi rodzajami wypadków drogowych w Szczecinie były:

- zderzenia pojazdów w ruchu – 199 wypadków, tj. 30,2% ogółu,
- najechanie na pieszego - 195 wypadków, tj. 29,6 % ogółu,
- najechanie na drzewo, słup, inny obiekt drogowy - 32 wypadki, tj. 4,9 % ogółu;

Natomiast w całym 2007 roku sytuacja kształtowała się następująco:

- najechanie na pieszego - 351 wypadków, tj. 49,4 % ogółu,
- zderzenia pojazdów w ruchu - 284 wypadki, tj. 40,0 % ogółu,
- najechanie na drzewo, słup, inny obiekt drogowy - 26 wypadków, tj. 3,6 % ogółu;

Przyczyny wypadków drogowych

Do końca września 2009 roku najwięcej wypadków drogowych spowodowali kierujący pojazdami – razem 297, tj. 64% ogółu. W wypadkach tych 9 osób poniosło śmierć, a 352 zostały ranne.

Najwięcej wypadków drogowych w 2008 roku spowodowali kierujący pojazdami - razem 461, tj. 70,0 % ogółu. W wypadkach tych 10 osób zginęło, a 559 zostało rannych.

Głównymi przyczynami wypadków spowodowanych przez kierujących było:

Styczeń – wrzesień 2009 roku :

- **nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu** - 100 wypadków, tj. 33,7 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych** – 64 wypadki, tj. 21,5 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **niedostosowanie prędkości do warunków ruchu** - 52 wypadków, tj. 17,5 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami** – 24 wypadki, tj. 8,1 % ogółu spowodowanych przez kierujących;

Rok 2008:

- **nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych** - 154 wypadki, tj. 33,4 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu** - 143 wypadki, tj. 31,0 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **niedostosowanie prędkości do warunków ruchu** - 80 wypadków, tj. 17,4 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami** - 35 wypadków, tj. 7,6 % ogółu spowodowanych przez kierujących;

Rok 2007:

- **nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu** - 129 wypadków, tj. 25,4 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych** - 102 wypadki, tj. 20,1 % ogółu spowodowanych przez kierujących,
- **niedostosowanie prędkości do warunków ruchu** - 88 wypadków, tj. 17,4 % ogółu spowodowanych przez kierujących.

Piesi uczestnicy ruchu drogowego w okresie 01.01-30.09 2009 roku spowodowali 64 wypadki, co stanowi 14% ogółu, w których 4 osoby zginęły, a 62 zostały ranne.

W 2008 roku piesi uczestnicy ruchu drogowego spowodowali 93 wypadki co stanowi 14,1 % ogółu, w których 9 osób poniosło śmierć, a 86 zostało rannych.

Głównymi przyczynami wypadków spowodowanych przez pieszych było:

Styczeń – wrzesień 2009 roku :

- **nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem** - 33 wypadki, tj. 51,6 % ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym** – 10 wypadków, tj. 15,6 % ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **wejście na jezdnię na czerwonym świetle** – 9 wypadków, tj. 14,1 % ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody** - 8 wypadków, tj. 12,5 % ogółu spowodowanych przez pieszych.

Rok 2008 :

- **nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem**- 45 wypadków, tj. 48,4 % ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **wejście na jezdnię przy czerwonym świetle** - 17 wypadków, tj. 18,3 % ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym** - 17 wypadków, tj. 18,3 % ogółu spowodowanych przez pieszych.

Rok 2007:

- **nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem** - 58 wypadków, tj. **50,4 %** ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym** - 26 wypadków, tj. **22,6 %** ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody** - 17 wypadków, tj. **14,8 %** ogółu spowodowanych przez pieszych,
- **wejście na jezdnię przy czerwonym świetle** - 10 wypadków, tj. **8,7 %** ogółu spowodowanych przez pieszych.

Znaczna część wypadków drogowych stanowi potrącenia pieszych, które w większości miały miejsce w rejonach wyznaczonych przejść dla pieszych.

Z innych przyczyn w okresie od stycznia do września **2009 roku** zdarzyło się **97** wypadków drogowych, tj. 21% ogółu wypadków. W zdarzeniach tych **2** osoby zginęły, a **112** zostały ranne.

Biorąc pod uwagę kategorię „użytkownik drogi” w latach 2007, 2008 i 2009 roku przyczyny wypadków drogowych kształtowały się następująco:

Tabela nr 4. - PRZYCZYNY WYPADKÓW DROGOWYCH W KATEGORII „UŻYTKOWNIK DROGI”

RANNI	2009*	536	352	62	10	112
		100,0 %	64 %	14 %	2 %	21 %
	2008	762	559	86	97	20
		100,0 %	73,4	11,3	12,7	2,6
	2007	804	599	109	76	20
		100,0 %	76,4	13,2	9,4	1,0
ZABICI	2009*	16	9	4	1	2
		100,0 %	56	25	6	13
	2008	28	10	9	9	0
		100,0 %	35,7	32,1	32,1	-
	2007	20	9	6	4	1
		100,0 %	45,0	30,0	20,0	5,0
WYPADKI	2009*	467	297	64	9	97
		100,0 %	64	14	2	21
	2008	659	461	93	91	14
		100,0 %	70,0	14,1	13,8	2,1
	2007	710	507	115	70	18
		100,0 %	71,4	16,2	9,9	2,5
		OGÓLEM	z winy kierującego	z winy pieszego	z innych przyczyn	współwina

* Dane dotyczące okresu od stycznia do września 2009 r.

Najwięcej ofiar wypadków to piesi. Od stycznia do września **2009 roku** zanotowano łącznie **205** ofiar (**37 %** ogólnej liczby ofiar wypadków) w tej grupie użytkowników dróg, w tym **10** zabitych (**63 %** ofiar śmiertelnych) i **195** rannych (**36 %** ogólnej liczby rannych).

Kolejną stosunkowo znaczną grupę ofiar wypadków drogowych są kierujący pojazdami, którzy brali udział w **297** wypadkach (**64 %** ogółu), w wyniku których śmierć poniosło **9** osób, a **352** zostały ranne.

W okresie od stycznia do września **2008** roku najwięcej ofiar było również wśród kierowców i pasażerów samochodów osobowych. Łącznie zanotowano **240** ofiar tj. **44 %** ogółu, w tym **4** osoby zabite (**20 %** ogółu ofiar śmiertelnych) i **236** osób rannych (**45 %** ogólnej liczby rannych).

Sprawcy wypadków drogowych

Sprawcy wypadków - kierowcy to w 2008 roku głównie osoby w kategorii wiekowej **od 25 do 39 lat**. W omawianym okresie spowodowali ogółem **154** wypadki, co stanowi **33,4 %** ogółu wypadków z winy kierujących. W wyniku tych zdarzeń **2** osoby poniosły śmierć, a **181** zostało rannych.

Pojazdem **kierowcy - sprawcy wypadku** jest najczęściej samochód osobowy - **392** wypadki, tj. **85,0 %** ogółu tych zdarzeń spowodowanych przez kierujących (*7 osób zabitych i 469 rannych*).

W 2007 roku największą grupą **kierujących - sprawców** wypadków drogowych również były osoby w wieku **od 25 do 39 lat**. Spowodowali **167** wypadków, co stanowiło **32,9 %** ogółu wypadków z winy kierowców. W tych zdarzeniach śmierć poniosły **2** osoby, a **198** doznało obrażeń ciała.

Sprawcy poruszali się najczęściej **samochodami osobowymi**. Z ich winy zaistniało **405** wypadków, tj. **79,9 %** ogółu wypadków z winy kierowców. Rannych zostały **484** osoby, a **8** uczestników wypadków poniosło śmierć.

W 2006 roku największą grupę **kierujących - sprawców** wypadków drogowych stanowiły, podobnie jak w roku 2008, osoby w wieku **od 25 do 39 lat**. Kierowcy w tej kategorii wiekowej spowodowali **131** wypadków, co stanowiło **33,6 %** ogółu wypadków z winy kierowców. W tych zdarzeniach śmierć poniosło **9** osób, a **158** doznało obrażeń ciała. Biorąc pod uwagę rodzaj pojazdu w 2006 roku dominowali **kierujący samochodami osobowymi**. Byli oni sprawcami **314** wypadków, tj. **80,5 %** ogółu wypadków z winy kierowców. Z ich winy **17** osób zginęło, a **372** zostały ranne.

Miejsca szczególnie niebezpieczne

W miesiącach styczeń-grudzień 2008 roku w Szczecinie najwięcej zdarzeń drogowych było między innymi na:

- **Al. Wojska Polskiego** - ogółem **275** zdarzeń, w tym **16** wypadków, **20** rannych, **259** kolizji - (najwięcej zdarzeń notuje się w rejonie skrzyżowania z Pl. Sprzymierzonych oraz z ul. Zaleskiego, ul. Piotra Skargi, ul. Unii Lubelskiej i ul. Traugutta),
- **ul. Struga** - ogółem **273** zdarzenia, w tym: **27** wypadków, **3** osoby zabite, **34** rannych, **246** kolizji - (najwięcej zdarzeń notuje się w rejonie skrzyżowania z ul. Łubinową, ul. Pomorską, ul. Jasną i ul. Wiosenną),
- **Al. Wyzwolenia** - ogółem **244** zdarzenia, w tym: **28** wypadków, **1** osoba zabita, **28** rannych, **216** kolizji - (najwięcej zdarzeń notuje się w rejonie skrzyżowania z Rondem Giedroycia, Pl. Witosa, Pl. Rodła oraz Pl. Żołnierza),
- **ul. Gdańska** - ogółem **234** zdarzenia, w tym: **21** wypadków, **1** zabity, **24** rannych, **213** kolizji - (najwięcej zdarzeń notuje się w rejonie skrzyżowania z ul. Kanał Parnicki, z ul. Merkatora oraz w rejonie Basenu Górniczego),
- **Al. Piastów** - ogółem **230** zdarzeń, w tym: **25** wypadków, **28** rannych, **205** kolizji - (najwięcej zdarzeń notuje się w rejonie skrzyżowania z Pl. Sprzymierzonych, ul. Ku Słońcu, Pl. Kościuszki oraz z ul. Jagiellońska).

1.6 Infrastruktura sterowania ruchem

Obecnie w sieci ulic miasta znajduje się 100 skrzyżowań i przejść dla pieszych sterowanych za pomocą sygnalizacji świetlnej. Dominującym rodzajem sterowania jest sterowanie cykliczne, realizowane na 57% skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Stosowane są również proste metody sterowania akomodacyjnego i wzbudzanego.

Dla zapewnienia sprawnego sterowania ruchem, nadzoru nad środkami komunikacji miejskiej na terenie miasta stosowany jest system łączności bezprzewodowej poprzez radiotelefony analogowe. Stosowanie tej łączności pozwala na bezpośrednią łączność pomiędzy Centralą Ruchu a radiowozami interwencyjnymi, które interweniują w przypadkach występowania zagrożeń. W radiotelefony wyposażone są też autobusy Szczecińsko – Polickiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Natomiast tramwaje i autobusy pozostałych spółek, posiadają system łączności za pomocą telefonów komórkowych.

Na terenie miasta Szczecina, poza standardowymi nie są stosowane inne środki organizacji i sterowanie ruchem. W mieście zastosowany jest jeden czujnik temperatury otoczenia wykorzystany do ostrzegania przed oblodzeniem nawierzchni jezdni. Czujnik ten zamontowany jest na Trasie Zamkowej.

W Szczecinie nie wprowadzono na szerszą skalę ograniczeń dostępu dla ruchu samochodowego. Wyjątkiem jest ciąg pieszy na ul. Bogusława, pomiędzy Al. Wojska Polskiego i ul. Zamenhofa.

W celu zwiększenia rotacji pojazdów parkujących w Śródmieściu, począwszy od roku 1994 została wprowadzona strefa ograniczonego postoju.

1.7 Stan środowiska naturalnego

Powietrze

Na jakość powietrza na obszarze aglomeracji Szczecina wpływ mają lokalne źródła emisji, emisje powierzchniowe pochodzące ze źródeł punktowych (indywidualne ogrzewanie mieszkań) oraz ze źródeł liniowych (drogi będące źródłem zanieczyszczeń z transportu samochodowego), a także emisje transgraniczne (Niemcy) i z obszarów sąsiednich (powiat policki i gryfiński). W mieście występują obszary, gdzie przekraczane są wartości stężeń dopuszczalnych benzo(a)pirenu, a na obszarze całego województwa odnotowywane są przekroczenia stężeń ozonu. Przekroczenia stężeń benzo(a)pirenu i pyłu drobnego występują w sezonie grzewczym. Jako główną przyczynę przekroczeń wskazuje się spalanie paliw stałych zarówno w sektorze energetycznym, przemysłowym, jak też w sektorze komunalno-bytowym.

Nadal obowiązuje wdrożenie Programu Ochrony Powietrza, w związku z przekroczeniami stężeń pyłu zawieszonego stwierdzonymi w roku 2005 na stanowisku pomiarowym w Szczecinie (ul. Piłsudskiego). Obserwacje od 2008 r. wskazały, iż w dalszym ciągu występują potencjalne zagrożenia przekraczania poziomu dopuszczalnego przez 24-godzinne stężenia pyłu PM 10, szczególnie na obszarach, na których na jakość powietrza mają wpływ emisje z ogrzewania mieszkań oraz transportu samochodowego, a także emisje napływowe z przygranicznych obszarów Niemiec.

Źródła hałasu

Do najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w środowisku miejskim należy komunikacja drogowa. Poziom hałasu na głównych ulicach Szczecina i na trasach wylotowych z miasta osiąga wartości zaliczane do bardzo dużej uciążliwości. Najbardziej uciążliwymi rejonami są dla mieszkańców tereny położone wzdłuż ulic: Wyszyńskiego, Krzywoustego, Kolumba, 3 Maja – Niepodległości, Brama Portowa – Niepodległości, Wyzwolenia – Rondo Giedrojcia, Matejki – Gontyny – Szczanieckiej, Jagiellońskiej, al. Piastów, Rajskiego, Dubois, Niemierzyńskiej, Narutowicza, Bat. Chłopskich, Powstańców Wlkp. i Piotra Skargi. Najwyższe poziomy hałasu występują także w rejonach zabudowy mieszkaniowej przy ulicach,

na których torowisko tramwajowe nie jest wydzielone z jezdni. Oddziaływanie autostrady wynika z jej stanu technicznego i miejscowego braku osłon.

Hałas powodowany działalnością gospodarczą najczęściej jest problemem o małym zasięgu, ale dla okolicznych mieszkańców bywa mocno uciążliwy. W ostatnich latach w związku z rozwojem turystyki, coraz częściej występują przekroczenia norm hałasu powstałego w wyniku prowadzenia działalności usługowej (w tym rozrywkowej) i handlowej.

Zakłada się, że głównym sposobem przeciwdziałania zagrożeniom i uciążliwościom dla środowiska przyrodniczego i mieszkańców miasta (zanieczyszczenia powietrza, wód i gleby, hałas, wibracje) będzie zapobieganie ich powstawaniu.

Przewiduje się stopniowanie ograniczeń dla różnych sposobów zagospodarowania przestrzennego.

1. Na terenie całego miasta wyklucza się, bądź silnie ogranicza, możliwości rozbudowy i lokalizacji obiektów szczególnie szkodliwych, emitujących zanieczyszczenia i hałas.
2. Lokalizację obiektów określonych jako obniżające standard warunków mieszkaniowych wyklucza się na terenach o dominującej funkcji mieszkaniowej, a na pozostałych terenach, na których dopuszczone są funkcje chronione, powinna ona być poprzedzona odpowiednimi analizami na etapie sporządzania ekofizjografii do miejscowego planu.
3. Dla terenów mieszkaniowych przewiduje się ponadto egzekwowanie lub nawet zaostrenie dopuszczalnych norm zanieczyszczania powietrza i ustalenie dopuszczalnych poziomów hałasu, w oparciu o badania wykonywane na potrzeby miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
4. Podstawowym sposobem przeciwdziałania uciążliwościom hałasu komunikacyjnego będą działania o charakterze technicznym, ale również rezygnacja z lokalizacji nowych obiektów przeznaczonych na stały pobyt ludzi w strefach wzdłuż istniejących i projektowanych dróg układu podstawowego o dużym natężeniu ruchu kołowego.
5. Przewiduje się systematyczną poprawę stanu torowisk tramwajowych oraz jakości taboru komunikacji zbiorowej, co znacznie ograniczy związane z nimi uciążliwości.

Planuje się wydatne zwiększenie ochrony przed hałasem i zanieczyszczeniami powietrza poprzez wprowadzanie zieleni w ciągach komunikacyjnych: obsadzenia torowisk, ulic i przedogródków oraz podwyższanie wskaźników terenów zieleni w środowisku zamieszkania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

2. STAN PLANOWANY

Kierunki rozwoju systemu transportowego w Szczecinie zostały określone w uchwale Rady Miasta Szczecin nr XXVIII/706/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin, w uchwale Rady Miasta Szczecina nr I/N/1155/02 z dnia 6 maja 2002 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina i w uchwale nr LII/978/06 Rady Miasta Szczecin z dnia 13 marca 2006 r. w sprawie przyjęcia polityki transportowej oraz zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina.

2.1 Podstawowy układ uliczny

Planowany podstawowy układ komunikacyjny miasta opiera się głównie o istniejącą sieć ulic. Przewiduje się przekształcenie części istniejących ulic w celu dostosowania ich do wzrastających potrzeb przewozowych, w tym poprawę funkcjonowania komunikacji publicznej, a także budowę nowych fragmentów układu. Wynika to z potrzeby obsługi nowego zagospodarowania przestrzennego, poprawy

bezpieczeństwa jak również eliminacji uciążliwości związanych m.in. z ruchem tranzytowym czy przewozem materiałów niebezpiecznych.

Podstawowe powiązania miasta z zewnętrznym układem drogowym ulegną dość znacznym zmianom.

Planowanymi kierunkami wjazdowymi do miasta będą:

- od strony południowej – droga ekspresowa S3,
- od zachodu, w kierunku przejścia granicznego w Lubieszynie – droga krajowa nr 10, w zmienionym przebiegu (przesunięta w kierunku północnym),
- od północy – droga wojewódzka nr 115 w zmienionym przebiegu, nawiązującym do obwodnicy zachodniej, kierunek gmina Police,
- od strony wschodniej – tzw. ul. Nowoprzestrzenna, przebiegająca w północnej części os. Dąbie do połączenia z autostradą A6 – kierunek Gdańsk, Świnoujście.

Planuje się pozostawienie obecnych tras wjazdowych:

- od strony wschodniej – droga ekspresowa S10 (kierunek Bydgoszcz),
- od strony południowej – droga krajowa nr 31 (kierunek Gryfino),
- od strony południowo – zachodniej – droga krajowa nr 13 (kierunek Kołbaskowo).

Istotnym elementem mającym wpływ na sposób obsługi miasta, a tym samym na wielkość i rozkład ruchu na miejskiej sieci ulicznej będzie obwodnica zachodnia wraz z przeprawą w rejonie Polic i połączeniem z drogami ekspresowymi S3 i S6. Przewiduje się, że obwodnica zachodnia powinna być sklasyfikowana jako droga główna ruchu przyśpieszonego, ewentualnie mogłaby stanowić przedłużenie drogi ekspresowej S6. Od strony wschodniej, w ciągu obecnej drogi krajowej nr 3, zakłada się budowę obwodnicy zespołu osiedli Jezierzycze, Śmierdnica, Płonia przebiegającej częściowo w granicach miasta.

Przewiduje się wzmocnienie połączeń pomiędzy lewo i prawobrzeżną częścią Szczecina i wprowadzenie w dalekiej perspektywie nowego połączenia przez Międzyodrze tzw. ulicy Nowogdańskiej nawiązującej do przebiegu obwodnicy Śródmieścia. Ważnym elementem układu będzie ul. Autostrada Poznańska zwłaszcza w kontekście nowego połączenia miasta drogą ekspresową S3 od strony południowej. Ulica Autostrada Poznańska aby mogła prawidłowo spełniać swoją rolę musi być przedłużona do połączenia z autostradą A6. Nadal ważną rolę w połączeniach obu części miasta odgrywać będzie obecny ciąg uliczny Energetyków – Gdańska. Przewiduje się poprawę warunków ruchu na tym ciągu poprzez eliminację ruchu lokalnego i wprowadzenie w możliwie jak największym stopniu jezdni wspomagających.

Dostępność portu poprawi połączenie przez Międzyodrze na kierunku północ – południe. Część przedsięwzięcia obejmująca węzeł bezkolizyjny z ul. Gdańską i most przez Parnicę jest wykonana. Realizacja całego połączenia (łącznie z ul. Autostrada Poznańska) umożliwi bezpośrednie powiązanie portu z zewnętrznym układem drogowym tj. autostradą A6 i drogą ekspresową S3.

Ważnym elementem układu ulicznego pozwalającym na usprawnienia połączeń międzydzielnicowych, a także eliminację części ruchu ze Śródmieścia będzie obwodnica Śródmieścia przebiegająca ulicami: Rugiańska, Przyjaciół Żołnierza, Wszystkich Świętych. Dalej będzie ona przebiegała wzdłuż terenów kolejowych, w rejonie ul. Dąbrowskiego do planowanej trzeciej przeprawy mostowej przez Odrę Zachodnią usytuowanej w rejonie ul. Zapadłej. Odcinek obwodnicy obejmujący ul. Przyjaciół Żołnierza jest już wykonany, trwa realizacja dalszego odcinka do ul. Krasieńskiego znaczące jednak efekty mające wpływ na rozkład ruchu będzie można uzyskać dopiero po połączeniu obwodnicy z al. Wojska Polskiego.

W wyniku przebudowy układu komunikacyjnego Śródmieścia (połączenie od Ronda Giedroycia do ul. Firlika, połączenie od ul. Wilczej poprzez ul. Bożeny i ul. Ceglana do ul. Firlika i dalej ul. Łady) przewiduje się, że możliwe będzie odciążenie centralnych obszarów tej części miasta poprzez skierowanie w większym niż dotychczas stopniu ruchu na obrzeża Śródmieścia oraz ograniczenie ruchu na trasie al. Wyzwolenia – al. Niepodległości oraz al. Mieszka I. Zrealizowanie ciągu wzdłuż Odry Zachodniej: Nabrzeże Wieleckie – Kolumba – Szczawiowa do połączenia z ul. Autostrada Poznańska

umożliwić powinno sprawne przemieszczanie po wschodnim obrzeżu Śródmieścia. Jest to ważny element umożliwiający aktywizację terenów komercyjnych w pasie wzdłuż Odry Zachodniej.

Inne planowane ważniejsze ciągi komunikacyjne oraz istniejące przewidziane do przebudowy to:

- trasa Nadodrzańska (ul. Nad Odrą, Światowida, Dębogórska, Ludowa) – warunkuje rozwój terenów produkcyjno - usługowych wzdłuż Odry Zachodniej;
- trasa „średnicowa” obejmująca ulice: Szosa Polska, Pokoju, Bogumińska, Obotrycka, Wilcza. Trasa o podstawowym znaczeniu w obsłudze północnej części miasta. Poza granicami miasta zakładane jest powiązanie jej z północnym odcinkiem obwodnicy zachodniej oraz nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 114;
- ciąg uliczny Krasińskiego – Duńska (częściowo zrealizowany) oraz połączenie od obwodnicy Śródmieścia do ul. Szosa Polska (Warcisława – Wkrzańska – Zagórskiego) – element warunkujący w tej części miasta rozwój zabudowy mieszkaniowej oraz terenów usługowych;
- połączenie na kierunku północ – południe w zachodniej części miasta, od al. Wojska Polskiego do ul. Południowej (Szafera i jej przedłużenie do ul. Łukasińskiego, Taczaka, Derdowskiego, Europejska, odc. ul. Krakowskiej) umożliwiające powiązanie poszczególnych osiedli, a także przejęcie ruchu z nadmiernie obciążonych ulic Dworska – Wierzbowa i odciążenie al. Wojska Polskiego. Trasa częściowo zrealizowana (ul. Taczaka, ul. Europejska);
- ul. Przestrzenna oraz jej przedłużenie do ul. Lubczyńskiej i dalej do autostrady A6. Trasa przejmie uciążliwy dla terenów mieszkaniowych ruch tranzytowy z ul. Goleniowskiej – Gierczak, zapewni dobrą dostępność do terenów inwestycyjnych przewidywanych w rejonie ul. Lubczyńskiej, Trzebusza i Dunikowa;
- trasa ul. Zwierzyniecka – Struga – Hangarowa obsługująca m.in. główny wlot do miasta od strony wschodniej;
- ciąg uliczny Zoologiczna – Dąbska – Walecznych – Pszenna, obsługujący zespół dużych osiedli mieszkaniowych;
- połączenie na kierunku północ – południe (ul. Handlowa, Łubinowa, Wiosenna) wraz z przedłużeniem do ul. Przestrzennej poprawi powiązania międzyosiedlowe w dzielnicach prawobrzeżnych oraz umożliwi dostęp do terenów rekreacyjnych przy jeziorze Dąbie;
- trasa Batalionów Chłopskich – Granitowa – Metalowa – Przodowników Pracy – Rymarska stanowiąca oś komunikacyjną zespołu osiedli w południowo – zachodniej części miasta. Na odcinku Granitowa – Batalionów Chłopskich trasa stanowić będzie jednocześnie (w połączeniu z ul. Autostrada Poznańska) fragment połączenia pomiędzy lewo i prawobrzeżną częścią Szczecina.

2.2 Komunikacja zbiorowa

2.2.1 Autobusy

Głównym czynnikiem determinującym rozwój sieci komunikacji autobusowej jest powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych o zabudowie jednorodzinnej oraz wielorodzinnej szczególnie w Dzielnicy Północ. W związku z tym w latach obowiązywania planu przewiduje się uruchomienie nowych linii autobusowych bądź przedłużenie istniejących do obsługi osiedli Sienno, Odolany.

Przewiduje się przedłużenie bądź uruchomienie nowych linii autobusowych:

- uruchomienie komunikacji autobusowej wzdłuż ul. Zagórskiego z realizacją połączenia Polic, Skolwina, Osiedla Bukowo z Osiedlem Warszewo i dalej w rejon pętli Dworca Niebuszewo lub Kołłątaja,
- uruchomienie linii autobusowej zwykłej na trasie od pl. Rodła w rejon ul. Studziennej,
- uruchomienie połączenia autobusowego z Osiedla Arkońskiego przez Osiedle Osów do pętli autobusowo – tramwajowej Głębokie,
- uruchomienie komunikacji autobusowej wzdłuż ul. Nehringa.

- uruchomienie komunikacji autobusowej wzdłuż ul. Okulickiego do granicy miasta (z możliwością przedłużenia do Stobna, wnioskowane przez gminę Kołbaskowo)
- uruchomienie komunikacji autobusowej na trasie Plac Kościuszki wzdłuż ulic 26-go Kwietnia do ul. Łukasińskiego,
- przedłużenie linii nr 66 wzdłuż ulicy Srebrnej,
- uruchomienie komunikacji autobusowej wzdłuż ul. Ku Słońcu do granicy miasta;

Aby spełnić standardy obsługi pasażerów komunikacji autobusowej oraz normy ochrony środowiska, podmioty realizujące usługi komunikacji zbiorowej na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego planują zakup nowoczesnych autobusów spełniających m.in. poniższe kryteria:

- pojazdy niskopodłogowe, spełniające ponadstandardowe normy ekologiczne EEV,
- pojazdy zbudowane ze stali odpornej na korozję,
- komora silnika wyposażona w system kontroli wykrywania i gaszenia pożaru,
- wyposażone w automaty do sprzedaży biletów,
- przykłek – opuszczanie prawej strony pojazdu do wysokości krawężnika zatoki przystankowej,
- wyposażone w platformę dla osób niepełnosprawnych,
- posiadające system monitoringu przestrzeni pasażerskiej oraz system informacji świetlnej i głosowej w pojazdach,

2.2.2 Tramwaje

Zakłada się, że podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej będzie tramwaj wraz ze współpracującą z nim siecią linii autobusowych.

Z uwagi na wieloletnie niedofinansowanie infrastruktury tramwajowej, zadaniem priorytetowym jest wykonanie remontów i przebudowy większości odcinków torów tramwajowych, sieci trakcyjnej oraz stacji zasilających przy wykorzystaniu środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dotyczy to torowisk i sieci trakcyjnej m.in. w ciągach ulic: Al. Piastów, Powstańców Wielkopolskich, Piłsudskiego, Al. Wojska Polskiego, Jana z Kolna, Łady. Pozwoli to na wzrost bezpieczeństwa i komfortu podróżowania pasażerów komunikacji tramwajowej, wpłynie na poprawę punktualności oraz zmniejszenie zużycia wagonów tramwajowych. Ponadto wpłynie na zmniejszenie uciążliwości komunikacji tramwajowej na środowisko naturalne poprzez zmniejszenie hałasu i drgań.

Przewiduje się przebudowę istniejących tras tramwajowych, a także rozbudowę polegającą na:

- wydłużeniu trasy tramwajowej w ul. Ku Słońcu do granic miasta i budowie pętli;
- budowie trasy tramwajowej w ul. Mieszka I i ul. Cukrowej z pętlą przy cmentarzu przy ul. Bronowickiej;
- wydłużeniu trasy tramwajowej w ul. Bohaterów Warszawy, od ul. Bolesława Krzywoustego do ul. Sikorskiego;
- wydłużeniu trasy tramwajowej w ul. Arkońskiej, od istniejącej pętli poprzez ul. Spacerową i ul. Szafera do planowanej pętli tramwajowo – autobusowej przy os. Klonowica – Zawadzkiego;
- wydłużeniu trasy tramwajowej w ul. Żołnierskiej, od istniejącej pętli poprzez planowany fragment ulicy (przedłużenie ul. Taczaka) do nowej pętli przy os. Klonowica –Zawadzkiego;
- budowie trasy tramwajowej na kierunku północ – południe, od Odolan poprzez ul. Wacławowa, Krasieńskiego do włączenia się w istniejący układ tras w al. Wyzwolenia.

Ponadto planuje się wykonanie dodatkowych relacji skrajnych na istniejących skrzyżowaniach linii tramwajowych, co ułatwi dysponowanie tramwajami w sytuacjach awaryjnych oraz umożliwi większą elastyczność przy planowaniu tras linii tramwajowych.

Jednym z najbardziej istotnych elementów układu tramwajowego będzie trasa szybkiego tramwaju. Budowa trasy przewidywana jest na kierunku wschód – zachód – od os. Nad Rudzianką poprzez os. Słoneczne, most Pionierów, ul. Gdańską, Energetyków, Wyszyńskiego, Krzywoustego, Taczaka i planowane jej przedłużenie do pętli przy os. Klonowica – Zawadzkiego. Część przedsięwzięcia obejmująca most nad Regalicą wraz z estakadą dojazdową została już wykonana. Budowa dalszego

odcinka przynajmniej do osiedla Słonecznego pozwoli – w połączeniu z istniejącym układem tramwajowym - na spięcie obu części miasta komunikacją tramwajową.

Współczesna komunikacja tramwajowa, chcąc konkurować z samochodem osobowym nie może obyć się bez nowoczesnego taboru tramwajowego. Do roku 2015 przewiduje się zakup 30 szt. niskopodłogowych tramwajów, które zastąpią wysłużone wagony tramwajowe serii 105. Ponadto planowana jest przez spółkę Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. modernizacja kilkudziesięciu wagonów tramwajowych, co pozwoli na znaczne wydłużenie okresu ich eksploatacji.

2.2.3 Kolej

W celu zapewnienia lepszej komunikacji miasta z innymi ważnymi ośrodkami krajowymi przewiduje się przystosowanie do zwiększonych prędkości pociągów na liniach kolejowych objętych umowami europejskimi (AGC i AGTC), tj. linii Świnoujście – Szczecin – Poznań, Szczecin – Wrocław. Zakłada się również elektryfikację linii Szczecin – Berlin, która będzie ważnym elementem w powiązaniach transgranicznych. W przyszłości kierunek ten powinien być również przystosowany do zwiększonych prędkości pociągów. Oprócz obsługi ruchu dalekobieżnego kolej będzie podstawowym środkiem transportu w obsłudze ruchu podmiejskiego na kierunkach Stargard Szczeciński, Gryfino, Goleniów oraz Police. Nadal najważniejszą stacją obsługi ruchu towarowego będzie stacja Szczecin Port Centralny a w obrębie ul. Hryniewieckiego planuje się centrum logistyczne. Główną stacją obsługującą ruch pasażerski będzie stacja Szczecin Główny. Zakończenie modernizacji stacji Szczecin Główny zlikwiduje ograniczenia w jej funkcjonowaniu. Stacjami pomocniczymi ruchu pasażerskiego pozostają dworce na Gumieńcach i w Dąbiu. W obrębie węzła szczecińskiego zakłada się poprawę zdolności przelotowej poprzez budowę drugiego toru pomiędzy stacją Szczecin Podjuchy i stacją Szczecin Port Centralny oraz przebudowę mostu na Regalicy. Realizacja łącznicy Szczecin Podjuchy usprawni ruch i umożliwi bezpośrednie przejazdy pociągów towarowych z linii wrocławskiej w kierunku stacji Szczecin Gumieńce oraz pociągów dalekobieżnych z tego kierunku do stacji Szczecin Główny z pominięciem stacji Szczecin Port Centralny.

Zakłada się poprawę obsługi portu transportem kolejowym, poprzez budowę drugiego toru łącznicy Szczecin Port Centralny – SPD (tzw. Park Wrocławski), z wiaduktu nad ul. Gdańską i mostem nad Parnicą. Zapewnienie odpowiedniego zaplecza dla obsługi technicznej i sanitarnej wagonów pasażerskich wymagać będzie kontynuacji budowy nowej stacji postojowej w rejonie Zaleskich Łęgów przy stacji Szczecin Port Centralny.

2.2.4 Transport lotniczy

Zakłada się, że podstawowym lotniskiem dla obsługi Szczecina i regionu będzie lotnisko Szczecin – Goleniów. Przewiduje się dalszy rozwój lotniska Goleniów jako regionalnego lotniska pasażerskiego realizującego połączenia krajowe i średniodystansowe europejskie. W oparciu o posiadane rezerwy terenowe zakłada się m.in. budowę ośrodka ekspedycji cargo, hangaru lotniczego, nowoczesnej bazy sprzętowej, nowoczesnej bazy paliw lotniczych, parkingu i nowoczesnego ośrodka ratowniczo – gaśniczego. Pozostawia się lotnisko sportowe Szczecin Dąbie z możliwością wykorzystywania go także do celów komunikacji lotniczej przez małe samoloty i śmigłowce jako lotnisko lokalne. Lotnisko może zostać zmodernizowane i wykorzystane do realizacji celów sportowych, sanitarnych, a także turystycznych i biznesowych, którym należy zapewnić odpowiednią obsługę. Nowa zabudowa w obszarze oddziaływania lotniska, winna być realizowana w oparciu o przepisy dot. bezpieczeństwa ruchu lotniczego, z których wynikają ograniczenia sytuowania i wysokości obiektów budowlanych. Warunki zagospodarowania terenu- lotniska wraz z jego otoczeniem zostaną określone w planie miejscowym.

2.3 Uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej

Uwarunkowania ochrony środowiska

Do najważniejszych uwarunkowań mających wpływ na poprawę stanu środowiska i bezpieczeństwo pasażerów należy zaliczyć:

- Utrzymanie konkurencyjności i rozwój transportu publicznego.
Cel ten realizowany będzie poprzez utrzymywanie na niewysokim poziomie cen biletów, preferencji w przejeździe dla środków transportu publicznego oraz utrzymanie odpowiedniego standardu, szybkości jazdy i częstotliwości kursowania pojazdów.
- Reorganizację i optymalizację sieci komunikacji publicznej.
Cel ten realizowany będzie przez stosowanie preferencji dla rozwoju transportu szynowego (Szczeciński Szybki Tramwaj) skojarzonego z lokalną komunikacją autobusową. Układ ten pozwoli zapewnić odpowiednią zdolność przewozową przy jednoczesnej minimalizacji nakładów niezbędnych na utrzymanie systemu jako całości.
- Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów samochodowych.
Cel ten realizowany będzie w zróżnicowany sposób, między innymi przez:
 - wyprowadzenie ze śródmieścia transportu ciężkiego i ruchu tranzytowego (budowa obwodnic śródmiejskiej i pozamiejskiej),
 - utrzymanie systemu opłat w strefach szczególnie obciążonych oraz budowanie tzw. parkingów strategicznych,
 - monitorowanie i sterowanie ruchem pojazdów w zależności od jego natężenia i potrzeb w zakresie bezpieczeństwa,
 - kontrolę sprawności pojazdów przez Inspekcję Transportu Drogowego i Policję.
- Promocję alternatywnych form podróżowania.
Cel ten realizowany będzie poprzez kontynuację rozbudowy systemu ścieżek rowerowych oraz promocję zdrowego stylu życia.

Opieka konserwatorska

Strefy ochrony konserwatorskiej obejmują także strukturę komunikacyjną i wskazują na konieczność ochrony układu komunikacyjnego poprzez wprowadzanie zakazu likwidacji i trasowania nowych ulic, zachowania geometrii przekroju ulic historycznych, zachowania nawierzchni jezdni i chodników.

Ochrona konserwatorska krajobrazu przestrzeni publicznych ogranicza możliwość likwidacji zieleni przyulicznej, zagospodarowywania na cele komunikacyjne przestrzeni dawnej zabudowy, terenów przedogródków oraz lokalizacji obiektów ulicznych takich jak wiaty przystankowe, reklamy, ogrodzenia itp.

Szczególne warunki dla przestrzeni komunikacyjnych oraz elementów obsługi transportu publicznego występują na terenach wpisanych do rejestru zabytków. Największym obszarem zabytkowym wpisanym do rejestru w Szczecinie jest Stare Miasto – teren od alei Niepodległości do brzegu Odry wzdłuż Placu Żołnierza i ul. Dworcowej. Na tym terenie wszelkie prace budowlane, w tym także związane z układem drogowym i trakcjami komunikacyjnymi wymagają zgody organu ds. ochrony zabytków. Dla wszelkich prac ziemnych wymagane są wyprzedzające badania archeologiczne.

Obok struktury ulic i torowisk na terenie miasta, ochrona i opieka konserwatorska obejmuje dawne, użytkowane i nieużytkowane obiekty takie jak: zajezdnie, przedwojenne wiaty przystankowe, budynki przedwojennych trafostacji komunikacji tramwajowej oraz obiekty kolejowe

i techniki drogowej takie jak wiadukty, mosty, przepusty, budynki dworców i przystanków, charakterystyczne nasypy, mury oporowe, itp.

Plany modernizacji i budowy oraz wprowadzania nowych rozwiązań komunikacyjnych na terenach historycznych wymagają uzyskania wytycznych konserwatorskich od organu ds. ochrony zabytków. W Szczecinie takie obostrzenia dotyczą Starego Miasta, Starego Dąbia, osiedli: Gumieńce, Krzekowo, Osów, Głębokie, Warszawy, Skolwin, Stołczyn, Śródmieście, Nowe Miasto, Grabów, Bolinko, Łękno, Pogodno, Zdroje, Żydowce.

2.4 Polityka transportowa miasta, w tym kwestia dotycząca parkowania

W Szczecinie, podobnie jak i w innych miastach Polski, następuje systematyczny wzrost liczby samochodów. Wielkość wskaźnika motoryzacji oscyluje w granicach średnich wartości dla dużych miast - w ostatnich latach wynosiła 275 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców i jest stosunkowo niska w porównaniu z największymi miastami w Polsce (np. Poznań – 367 samochodów osobowych/1000 mieszkańców, Warszawa – 412, Kraków – 505,) gdzie wskaźnik ten przekroczył już wielkość 350 samochodów/1000 mieszk. i w związku z tym problemy z parkowaniem występują w dużo większym nasileniu. Problemy z parkowaniem łągodzi fakt, że wskaźnik motoryzacji w poszczególnych osiedlach jest mocno zróżnicowany i wynosi od 353 na osiedlu Osów, do 166 samochodów osobowych/1000 mieszk. na osiedlu Stołczyn. Na wysokie zapotrzebowanie potrzeb parkingowych wpływa niskie pokrycie miasta siecią transportu publicznego, który pomimo wysokiej jakości obsługi (np. niezawodność, punktualność, prędkość i częstotliwość) dla wielu mieszkańców jest niedostępny. Dotyczy to zarówno miejskiej komunikacji zbiorowej jak i komunikacji publicznej obsługującej podmiejskie przewozy pasażerskie. Brak konkurencyjności ze strony komunikacji zbiorowej, powoduje, że nie wpływa ona na zmniejszenie liczby podróży transportem indywidualnym, a tym samym na ograniczenie, a przynajmniej zahamowanie zapotrzebowania na miejsca postojowe zwłaszcza na obszarze Śródmieścia. W dużych osiedlach mieszkaniowych, powstałych poza Śródmieściem w latach 60., 70. i 80., zrealizowano jedynie część miejsc parkingowych przewidzianych projektami jednocześnie z zabudową mieszkaniową. Na ogół projekty osiedli przewidywały rezerwę terenu pod miejsca parkingowe dla mieszkańców, przy założeniu wskaźnika motoryzacji 150 samochodów osobowych/1000 mieszk. Zakładano, że potrzeby parkingowe wykraczające ponad ten wskaźnik zaspokojone zostaną poprzez spiętrzenie istniejących parkingów lub budowę parkingów podziemnych. Problem parkingów w osiedlach narasta od początku lat 90., czyli od czasu, gdy wskaźnik motoryzacji przekroczył 150 samochodów osobowych/1000 mieszk. Brakuje w osiedlach powierzchni na parkingi strzeżone i garaże boksowe, na które jest duży popyt. Nie stać natomiast mieszkańców na finansowanie drogich garaży wielopoziomowych, wymagających mniej powierzchni przy porównywalnych pojemnościach.

Problemem są konflikty na tle budowy garaży i parkingów w już zagospodarowanych osiedlach, które dzielą inicjatorów budowy garaży i innych mieszkańców osiedla, zainteresowanych zachowaniem dotychczasowego zagospodarowania. Problemy pogłębiają się z chwilą wystąpienia konieczności likwidacji garaży czy parkingów zlokalizowanych tymczasowo w pasach terenu rezerwowanych na inne cele, np. na nowe ulice lub rozbudowę istniejących obiektów publicznych.

Zakłada się, że prowadzone przez miasto działania będą zmierzać w kierunku zróżnicowanego stopnia wykorzystania różnych środków transportu w zależności od obszaru miasta. W obszarach o dużej koncentracji celów podróży (np. niektóre obszary śródmieścia) rola komunikacji indywidualnej będzie ograniczana, natomiast większy udział w przewozach pasażerskich będzie pełnić komunikacja zbiorowa, która na głównych ciągach ulicznych powinna być uprzywilejowana. Konieczne jest usprawnienie ruchu indywidualnego, lecz należy traktować to jako zadanie drugorzędne. Zasadniczym środkiem komunikacji znajdującym się w centrum zainteresowania polityki transportowej jest jednak komunikacja zbiorowa. Takie działania wymagały wprowadzenia stref o zróżnicowanym stopniu zaspokojenia potrzeb parkingowych. Potrzeba zróżnicowania wymogów parkingowych wynika również z istniejących ograniczeń możliwości lokalizacji miejsc, w szczególności na obszarze Śródmieścia.

Planowane działania dla poprawienia możliwości parkowania w mieście:

- ograniczanie i uspokajanie ruchu samochodowego w śródmieściu oraz ustalanie opłat wymuszających rotację na parkingach w celu zniechęcenia do Użytkowania samochodów w tym rejonie miasta; działania te powinny być wsparte odpowiednim nadzorem,
- zaspokojenie na obszarze śródmieścia w pierwszej kolejności potrzeb parkingowych mieszkańców i osób niepełnosprawnych; zaspokojenie potrzeb parkingowych związanych z dojazdami do pracy, usług i handlu w niepełnym zakresie i w drugiej kolejności,
- korelacja między komunikacją zbiorową i parkowaniem w systemie P&R, czyli budowa parkingów dla dojeżdżających do centrum w rejonie przystanków komunikacji zbiorowej, zwłaszcza przy głównych węzłach przesiadkowych.

W celu osiągnięcia społecznego zadowolenia z polityki dotyczącej transportu publicznego prowadzonej przez Miasto Szczecin, należy zapewnić poprawę bezpieczeństwa ruchu. Można to osiągnąć poprzez:

- poprawę komfortu podróżowania, która powinna dotyczyć:
 - warunków podróżowania alternatywnymi środkami transportu – rowerem, pieszo,
 - warunków podróżowania transportem zbiorowym.

Osiągnięcie tego celu powinno doprowadzić do znaczącego zmniejszenia uzależnienia mieszkańców Szczecina od samochodu poprzez stworzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności innych sposobów podróżowania głównie do Śródmieścia (transportem zbiorowym, rowerem, pieszo), znacznie bardziej efektywnych pod względem ekonomicznym i mniej szkodliwych dla środowiska naturalnego.

W zakresie transportu alternatywnego – rowerem, pieszo – poprawa dostępności rejonów miasta, stanowiących główne cele podróży.

Osiągnięcie tego celu będzie realizowane poprzez:

- zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach do Śródmieścia,
- zwiększenie udziału ruchu pieszego w podróżach wewnątrz Śródmieścia,
- rozwój systemu dróg rowerowych,
- rozwój systemu ciągów pieszych,
- przygotowanie miejsc przeznaczonych do parkowania rowerów.

Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych nastąpi przez ułatwienie korzystania z układu drogowego i ciągów pieszych.

Osiągnięcie tego celu będzie realizowane poprzez:

- zapewnienie miejsc do parkowania dla osób niepełnosprawnych,
- ułatwienie dostępu do sklepów,
- modernizację ciągów pieszych i przejść przez jezdnie,
- dostosowanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

W zakresie transportu indywidualnego – poprawa warunków podróżowania nastąpi przez :

- skrócenie czasu przejazdu pomiędzy źródłami i celami podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu,
- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zmniejszenie hałasu.

W zakresie transportu zbiorowego poprawa warunków podróżowania powinna prowadzić, co najmniej do utrzymania udziału komunikacji zbiorowej w przewozach pasażerów na poziomie 60%.

Dla poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżowania przyjmuje się następujące środki realizacji:

- podniesienie atrakcyjności i rozwój komunikacji publicznej,
- zaostrzenie kontroli stanu technicznego pojazdów,
- wprowadzanie nowoczesnego niskopodłogowego taboru transportu zbiorowego,
- modernizację wagonów tramwajowych,
- wprowadzenie systemu informacji pasażerskiej na przystankach komunikacji miejskiej,
- zwiększenie bezpieczeństwa osobistego pasażerów poprzez:
 - budowę zintegrowanego systemu łączności w środkach komunikacji miejskiej,
 - wprowadzenie systemu śledzenia pojazdów komunikacji miejskiej,
 - monitoring wnętrza autobusów i tramwajów.

Przewidywane są następujące lokalizacje parkingów strategicznych przy:

- ul. Gryfińskiej – w rejonie lokalizacji przystanku szybkiego tramwaju;
- ul. Gdańskiej (Basen Górniczy) – w rejonie lokalizacji przystanku szybkiego tramwaju;
- ul. Energetyków – w rejonie przystanku szybkiego tramwaju;
- ul. Nabrzeże Wieleckie;
- ul. Ku Słońcu/Bohaterów Warszawy;
- ul. Wacisława (przy terenach kolejowych);
- ul. Firlika;
- ul. Cukrowa (w pobliżu stacji Szczecin Gumieńce)

2.5 System komunikacji rowerowej

System transportu rowerowego w Szczecinie powinien stwarzać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu rowerem przez całe miasto pomiędzy źródłami i celami podróży. System ten winien pełnić zarówno funkcję transportową, jak i rekreacyjno-sportową. Zakłada się wzrost ruchu rowerowego w podróżach codziennych do 15% ogółu podróży, dzięki czemu zmniejszy się natężenie ruchu samochodowego. Ponieważ cele podróży w dzielnicach centralnych są wspólne dla rowerzystów i zmotoryzowanych, obydwie sieci – uliczna i dróg dla rowerów – w znacznym stopniu pokrywają się ze sobą, co z kolei jest przyczyną wielu punktów kolizji ruchu rowerowego z samochodowym. Stąd w strefach śródmiejskich dążyć się będzie do uwzględnienia potrzeb ruchu rowerowego, tj. każda nowo budowana lub modernizowana ulica będzie posiadać rozwiązania rowerowe, zwłaszcza w postaci:

- wyznaczania w jezdni ulic klasy L i Z pasów rowerowych, a także w jezdniach klasy D jeśli ułatwi to ruch rowerowy na skrzyżowaniach;
- uspokojenia ruchu (do prędkości 30 km/h) w jezdniach ulic klasy L i D technicznymi środkami uspokojenia ruchu preferującymi ruch rowerowy;
- otwierania ulic jednokierunkowych klasy Z i niższych dla ruchu rowerowego w obu kierunkach;
- budowy dróg rowerowych wzdłuż ulic, gdzie uspokojenie ruchu samochodowego jest niemożliwe;
- udzielania pierwszeństwa przejazdu rowerzystom na skrzyżowaniach (w wybranych punktach, szczególnie wzdłuż głównych tras rowerowych);
- stosowania „przyjaznej rowerowi” sygnalizacji świetlnej, tj. stosowania pętli indukcyjnych wykrywających rowery oraz „zielonej fali” zwłaszcza na głównych trasach rowerowych;

- tworzenia stref wyłączonych z ruchu samochodowego, gdzie dopuszcza się ruch rowerowy.

Równocześnie brane będą pod uwagę wymogi bezpieczeństwa ruchu pieszego.

Obecnie w granicach miasta funkcjonuje ponad 51,4 km ścieżek rowerowych prowadzonych w pasach drogowych (poza jezdnią) oraz samodzielnych ścieżek rowerowych, a także 17,55 km wspólnych dróg dla pieszych i rowerów. Stosowane nawierzchnie dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych są następujące: kostka betonowa 48,35 km, nawierzchnia bitumiczna 14,28 km, kostka granitowa 0,3 km, płyty chodnikowe 1,75 km, nawierzchnia szutrowa 3,7 km. Układ ścieżek rowerowych jest w dużej mierze wynikiem realizacji i modernizacji układu drogowego. Szacuje się, że ok. 18 km dróg rowerowych powstało w wyniku przebudowy układu drogowego w ostatnich latach. W części dróg rezerwy pod przebiegi ścieżek rowerowych, wynikające jeszcze z rozwiązań planowanych w okresie przedwojennym (np. ul. Ku Słońcu, Mickiewicza, Bohaterów Warszawy, Wyspiańskiego), wykorzystane są na cele parkingowe. Obecny układ ścieżek rowerowych obejmuje tylko fragmenty miasta, w tym ok. 27 km w dzielnicy Zachód i ok. 9 km w dzielnicy Śródmieście. Brak jest praktycznie ścieżek rowerowych w dzielnicy Prawobrzeże oraz Północ. Jest to układ, jak dotąd, dość chaotyczny, nie tworzący spójnego systemu tras rowerowych.

Drogi rowerowe w Szczecinie powstają na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które zawiera koncepcję „głównych ścieżek rowerowych”. Nie ma natomiast koncepcji lokalnych tras rowerowych uwzględniającej połączenia lokalne wewnątrz dzielnic, nie odróżnia się tras turystycznych od komunikacyjnych. Niepełna koncepcja oraz brak kategoryzacji dróg rowerowych prowadzi do budowania niespójnego systemu tras rowerowych.

Dla poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżowania rowerem przyjmuje się następujące środki realizacji:

- opracowanie standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej określających parametry techniczne oraz wytyczne do ustalania przebiegu tras rowerowych.
- opracowanie koncepcji tras rowerowych zakładających wykorzystanie roweru jako środka transportu. W koncepcji muszą być zawarte zarówno główne trasy rowerowe służące połączeniom międzydzielnicowym, lokalne trasy rowerowe obsługujące ruch wewnątrz dzielnic, oraz trasy turystyczne. Parametry poszczególnych tras określane będą na podstawie Standardów.
- budowę dróg dla rowerów w pierwszej kolejności wzdłuż dróg na których dopuszczono prędkość powyżej 50 km/h., zwłaszcza połączenie lewo i prawobrzeżnego Szczecina drogą rowerową, budowa dróg rowerowych wzdłuż ulic Hangarowej, 26 kwietnia.
- budowę infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Ku Słońcu, al. Piastów i al. Wyzwolenia.
- wzdłuż dróg o co najmniej czterech pasach ruchu (szczególnie drogi dwujezdniowe) należy budować drogi rowerowe po obu stronach. Ewentualnie w przypadku braku miejsca, można wyznaczać po jednej stronie drogi rowerowe służące połączeniom międzydzielnicowym, a po drugiej stronie inne rozwiązania służące do obsługi lokalnego ruchu.
- łączenie istniejących odcinków dróg rowerowych poprzez budowę łączników lub odpowiednią organizację ruchu.
- budowę nawierzchni dróg rowerowych z mas bitumicznych, ewentualne odstępstwa można stosować dla niektórych tras turystycznych i w obrębie ochrony konserwatorskiej.
- likwidację barier architektonicznych utrudniających poruszanie się po drogach rowerowych takich, jak np. wysokie krawężniki, słupy energetyczne, itp.
- budowę parkingów dla rowerów.

2.6 Źródła i cele ruchu

Ruchliwość mieszkańców według grup motywacyjnych można podzielić na:

- ruch wewnętrzny – składający się z wewnętrznych podróży osób w mieście i strefie podmiejskiej, wykonywanych samochodami w podziale na 7 grup motywacji (dom – praca, praca – dom, dom – nauka, nauka – dom, dom – inne cele, inne cele – dom, podróże nie związane z domem) oraz z wewnętrznego ruchu ciężarowego w mieście i strefie podmiejskiej, w podziale na samochody dostawcze i ciężarowe,
- ruch dojazdowy i tranzytowy (samochodowy), w podziale na samochody osobowe, ciężarowe i dostawcze.

Rozpatrując dotychczasowe trendy przyjęto, że w przyszłości natężenie ruchliwości mieszkańców podróżujących do pracy nie będzie ulegać zasadniczym zmianom. Utrzymanie tego wskaźnika na tym samym poziomie wynika z:

- stosunkowo stabilnego wskaźnika osób zawodowo – czynnych, z pewną tendencją do zmniejszania się ze względu na proces starzenia się społeczeństwa,
- trudnego do prognozowania wskaźnika bezrobocia,
- wpływu nowoczesnych technik teleinformatycznych na zwiększającą się liczbę osób pracujących głównie w domu,
- rozwoju drobnej przedsiębiorczości.

Podobnie przedstawia się problem podróży związanej z edukacją. Ich liczba zależy z jednej strony od struktury demograficznej ludności, a więc w przypadku starzejącego się społeczeństwa od malejącego udziału ludzi młodych. Z drugiej strony wzrasta odsetek młodzieży kontynuującej naukę w szkołach wyższych. Można przypuszczać, iż w przyszłości liczba podróży związanych z edukacją przypadających na jednego mieszkańca nieznacznie wzrośnie.

Zgodnie z zaobserwowanymi tendencjami wewnątrzspółnotowymi można założyć, iż wzrost ogólnego wskaźnika ruchliwości osób będzie związany z celami innymi niż praca i nauka.

Biorąc pod uwagę wyniki badań i prognoz wykonywanych dla innych miast należy oczekiwać, że udział ruchu pieszego w Szczecinie będzie w przyszłości zmniejszał się, aż w roku 2013 osiągnie średni poziom około 15%. Największy spadek nastąpi w grupie podróży nie związanych z pracą i nauką, ponieważ ta część podróży pieszych będzie głównie przejmowana przez podróże wykonywane samochodami.

Również można przyjąć przypuszczenie, że:

- zwiększenie ruchliwości mieszkańców oraz udziału przewozów komunikacją indywidualną w stosunku do zbiorowej spowoduje znaczny wzrost obciążeń sieci ulicznej,
- rozbudowa osiedli mieszkaniowych w prawo- i lewobrzeżnej części miasta znacząco wpłynie na obciążenie ciągów drogowych łączących obie części miasta, a także na wzrost liczby miejsc pracy głównie w usługach (w śródmieściu) oraz spowoduje zwiększenie natężenia ruchu w dzielnicach.

Dla dokładnego określenia źródeł i celów ruchu niezbędne jest wykonanie Kompleksowych Badań Ruchu. Pozwolą one zidentyfikować źródła i cele, sposób, motywację oraz częstotliwość podróżowania mieszkańców Szczecina, a także osób przybywających do Szczecina do pracy, szkoły czy np. w celach handlowych.

2.7 Bezpieczeństwo pasażerów

Poczucie osobistego bezpieczeństwa jest ważnym czynnikiem wpływającym na wybór sposobu podróżowania. Zagrożenie napadami chuligańskimi lub rabunkowymi często powoduje rezygnowanie z

odbywania podróży środkami transportu zbiorowego, rowerem lub pieszo. Czynnikiem ten ma szczególne znaczenie w odniesieniu do osób starszych oraz niepełnosprawnych, wśród których poczucie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego jest wzmożone wskutek niedostatecznego wyposażenia infrastruktury drogowej i taboru komunikacyjnego w urządzenia ułatwiające samodzielne poruszanie się po mieście.

Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego dla zapewnienia nadzoru nad środkami komunikacji miejskiej stosuje przestarzały system łączności radiotelefonami analogowymi typu Motorola. Pozwala on na bezpośrednią łączność pomiędzy Centralą Ruchu a radiowozami interwencyjnymi, które podejmują działanie w przypadkach występowania zagrożeń. Motorniczowie i kierowcy autobusów dysponują jedynie telefonami komórkowymi, za pomocą których w razie wystąpienia zagrożenia lub awarii mogą powiadomić dyspozytora lub odpowiednie służby.

Powyższe rozwiązania nie spełniają swojej roli dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, obsługi oraz pojazdów. Dlatego też niezbędne jest wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań poprzez budowę systemu łączności i monitoringu komunikacji miejskiej na terenie Szczecina i Polic.

Po wprowadzeniu systemu uzyska się następujące efekty:

- bieżący nadzór nad każdym pojazdem transportu miejskiego pod względem jego położenia,
- poprawę bezpieczeństwa pasażerów i obsługi,
- możliwość natychmiastowej reakcji na zagrożenia bezpieczeństwa w pojazdach i na przystankach,
- sprawne sterowanie środkami transportu w razie występowania utrudnień w ruchu, awarii, wypadków, kolizji.

IV ZASIĘG TERYTORIALNY PLANU

Wyznaczenie granic obszaru realizacji planu rozwoju transportu publicznego w Szczecinie opiera się na założeniach:

- Szczecin jako samodzielna jednostka samorządu terytorialnego (miasto na prawach powiatu) ma bezpośredni wpływ na kształt transportu publicznego jedynie w swoich granicach administracyjnych;
- Obszar działania lokalnego transportu publicznego w mieście obejmuje także funkcjonalnie z nim powiązane obszary, znajdujące się w granicach administracyjnych gmin ościennych.

Założenie pierwsze jednoznacznie wyznacza minimum obszaru realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Szczecinie – odpowiada ono granicom administracyjnym miasta. Rozwój transportu publicznego wymaga skorelowania z obecnym zagospodarowaniem przestrzennym i z planowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta.

Rozwój miasta będzie następował poprzez:

- intensyfikację i racjonalizację wykorzystywania istniejących zasobów oraz restrukturyzację istniejącego zainwestowania;
- ekspansję terytorialną zainwestowania w każdym z kierunków rozwoju przestrzennego.

Założenie drugie wynika z jednej strony z naturalnych potrzeb miasta i gmin sąsiadujących współdziałających w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. W ramach tego obszaru z systemu miejskiej komunikacji publicznej korzysta przede wszystkim młodzież dojeżdżająca do szkół, oraz osoby pracujące w Szczecinie. Ze względu na rozmieszczenie ludności i powiązania rynku pracy w obszarze miejskim Szczecina powstaje potrzeba korzystania z transportu publicznego.

System dróg miejskich ze względu na duży udział historycznej zabudowy oraz rozmieszczenie i zabudowę osiedli nie jest dostosowany do dynamicznie rozwijającego się ruchu pojazdów samochodowych. Skutkuje to znacznym przeciążeniem głównych ciągów komunikacyjnych oraz emisją hałasu i zanieczyszczeń. W starej zabudowie miejskiej trudno jest znaleźć wystarczającą liczbę miejsc parkingowych mogących obsłużyć tak dużą liczbę pojazdów.

Szczecin jest także atrakcyjnym miastem turystycznym, jednakże jego nadmierne zatłoczenie i uciążliwości komunikacyjne nie sprzyjają rozwojowi turystyki. W tej sytuacji powstaje pilna potrzeba koordynowania prac związanych z budową dróg z gminami sąsiednimi oraz dostosowaniem transportu publicznego do potrzeb społecznych. W ramach rozbudowy sieci dróg planowane jest wybudowanie obwodnicy zachodniej Szczecina, a w samym mieście obwodnicy śródmiejskiej. Pozwolą one wyprowadzić z najbardziej zatłoczonych obszarów miasta część ruchu samochodowego, w tym szczególnie transport ciężki Śródmieścia i transport ładunków niebezpiecznych. W granicach miasta realizowany będzie system aktywnego sterowania ruchem drogowym. Przewiduje się także wprowadzenie ograniczeń w ruchu pojazdów, szczególnie w śródmieściu Szczecina.

Wprowadzanie ograniczeń i wymuszanie określonych zachowań kierowców wymaga zaoferowania rozwiązań alternatywnych. Dlatego planowana jest budowa tzw. parkingów strategicznych, które lokalizowane będą przy węzłach transportu publicznego. Dzięki skoordynowaniu tej polityki z preferencją dla transportu publicznego w ruchu miejskim oraz wprowadzeniu atrakcyjnych cen biletów w transporcie publicznym możliwe będzie osiągnięcie integracji obszaru metropolitalnego przy jednoczesnym ograniczeniu uciążliwości wynikających z gwałtownego rozwoju motoryzacji. Szczecin ma jeszcze jedną specyficzną cechę: na swoim obszarze nie posiada dużych pod względem powierzchni terenów przemysłowych, z tego względu część inwestorów w ramach porozumień międzygminnych kierowana jest do gmin w ramach obszaru metropolitalnego. Sytuacja ta wymusza również zapewnienie mieszkańcom Szczecina dostępności komunikacyjnej zakładów oferujących miejsca pracy w ramach trzech pasm rozwojowych: pasma stargardzkiego z odległym o 35 kilometrów prawie 70. tysięcznym Stargardem Szczecińskim, pasma goleniowskiego z atrakcyjnym prawie 300 hektarowym parkiem przemysłowym i dynamicznie rozwijającym się Goleniowem odległym o 25 kilometrów (w pobliżu, którego zlokalizowane jest lotnisko regionalne) oraz pasma gryfińskiego oferującego zatrudnienie w elektrowni Dolna Odra oraz w gminach przygranicznych.

V POWIĄZANIA PLANU Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

1. KONTEKST MIĘDZYNARODOWY I KRAJOWY

1.1 Polityka transportowa państwa

Realizacja proponowanej polityki ma sprawić, iż w 2025 roku system transportowy Polski będzie spełniał warunki stawiane systemom transportu krajów wysoko rozwiniętych i będzie w stanie zapewnić polskim i obcym użytkownikom oczekiwany poziom mobilności oraz usługi transportowe wysokiej jakości przy równoczesnym spełnieniu wymogów ochrony środowiska. Dzięki pomocy unijnej będzie można zrealizować założenia przyjętej polityki, a więc budowę sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz modernizację podstawowej sieci linii kolejowych. Zasadniczym zadaniem do roku 2025 jest unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych tak, by transport wnosił właściwy wkład w rozwój gospodarczy kraju. Drugim kluczowym zadaniem jest zakończenie restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych oraz dokończenie procesu liberalizacji poszczególnych rynków transportowych, chodzi głównie o polskie koleje. Do priorytetowych zadań w tej dziedzinie należy także wsparcie przez Państwo odnowy niemal całkowicie

wyekspluatowanej floty morskiej i śródlądowej, a także pomoc w unowocześnieniu pasażerskiego taboru kolejowego i transportu miejskiego. Zadaniem trzecim jest stworzenie systemu efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami w dziedzinie transportu, dla zapewnienia spójności i komplementarności działań ogólnokrajowych i działań regionalnych. Czwartym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Odnosi się to do wszystkich gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom zagrożenia w pierwszej kolejności dotyczy to bezpieczeństwa ruchu drogowego. W swych zapisach polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportowych. Widoczne to jest w związkach ruchu samo połączone, obsługujące konkretnych podróżnych, podejmujących decyzje o podjęciu podróży, wyborze środka podróżowania, trasie, dokonywanych przesiadkach, itp. Doświadczenie miast polskich pozwala na stwierdzenie, że pomimo poważnych ograniczeń finansowych miasta są w stanie generować strumienie finansowania znaczących przedsięwzięć transportowych m.in. zakupy taboru autobusowego i tramwajowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi politykami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegających na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

1.2 Polityka transportowa Unii Europejskiej

Polityka zrównoważonego transportu UE zmierza do tego, aby nasze systemy transportowe spełniały ekonomiczne, społeczne i środowiskowe potrzeby społeczeństwa. Efektywne systemy transportu są niezbędne dla dobrobytu Europy, gdyż mają znaczący wpływ na wzrost gospodarczy, rozwój społeczny oraz środowisko. Mimo że początkowo rozwój polityki transportowej Unii Europejskiej był powolny, w ciągu ostatnich 15 lat rozwijała się ona szybko.

Cele polityki transportowej UE od czasu opublikowania Białej Księgi dotyczącej transportu w 1992 r. poprzez Białą Księgę z 2001 r. do dzisiejszego komunikatu pozostają nadal aktualne: pomoc w dostarczeniu europejczykom sprawnych, efektywnych systemów transportowych, które:

- *zapewniają wysoki poziom **mobilności** ludziom i przedsiębiorstwom w całej Unii. Dostępność rozwiązań transportowych przystępnych cenowo i o wysokiej jakości przyczynia się żywo do realizacji swobodnego przepływu ludności, towarów i usług, do poprawy spójności społecznej i ekonomicznej oraz do zapewnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu;*
- ***chronią środowisko**, zapewniają bezpieczeństwo energetyczne, promują minimalne normy pracy dla sektora oraz chronią pasażerów i obywateli.*
 - *Wpływ transportu na środowisko wzrósł znacząco a w przyszłości utrzymywać się będą istotne problemy związane z ochroną zdrowia i środowiska, np. zanieczyszczenie powietrza. Konieczne jest zatem promowanie wysokiego poziomu ochrony i poprawy jakości środowiska.*
 - *Będąc jednym z głównych konsumentów energii, transport musi przyczyniać się do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego.*
 - *W dziedzinie społecznej polityka UE wspiera poprawę jakości zatrudnienia oraz podnoszenie kwalifikacji europejskich pracowników transportu.*
 - *Polityka UE chroni również europejskich obywateli i dostawców usług transportowych, zarówno jako konsumentów, jak i pod względem bezpieczeństwa, a ostatnio również ochrony.*
- *wprowadzają innowacje służące realizacji pierwszych dwóch celów, tj. mobilności i ochrony środowiska, poprzez zwiększanie efektywności i poziomu zrównoważenia szybko rozwijającego się sektora transportowego. W miarę rozwoju polityki UE na rynek wprowadzane są przyszłościowe innowacyjne rozwiązania, które są energooszczędne lub wykorzystują alternatywne źródła energii, a dojrzałe, duże projekty w zakresie inteligentnych systemów transportowych, takie jak Galileo, uzyskują wsparcie;*

- **umożliwiają międzynarodowe kontakty** promując politykę Unii na rzecz wzmocnienia zrównoważonej mobilności, ochrony i innowacji przez uczestnictwo w międzynarodowych organizacjach. Rola UE jako światowego lidera w dziedzinie zrównoważonych rozwiązań technicznych dla transportu, dziedzin działalności transportowej, urządzeń oraz usług musi być coraz szerzej uznawana.

1.3 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Ogólne informacje o projektach

W obszarze transportu publicznego (Oś priorytetowa VII) wspierane będą głównie projekty rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych oraz zakup i modernizacja taboru, budowa i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu, w tym projekty typu „parkuj i jedź” oraz systemy telematyczne poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego.

Działanie 7.2. Rozwój transportu morskiego

Cel działania: *Zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego.*

Działaniem objęte będą cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), wchodzące w skład sieci TEN-T. Wsparciem mogą zostać również objęte cztery porty znajdujące się poza tą siecią, tj. Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg. Na porty znajdujące się poza siecią TEN-T zostanie przeznaczona maksymalnie 15% alokacji działania.

Projekty współfinansowane w ramach programu obejmują:

- Budowę, przebudowę lub modernizację dróg i linii kolejowych, łączących porty morskie z krajową siecią transportową oraz infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie portów,
- Budowę lub przebudowę nabrzeży, basenów i kanałów w portach morskich,
- Inwestycje infrastrukturalne związane z uruchomieniem autostrad morskich,
- Modernizację torów wodnych, falochronów i wejść do portów morskich,
- Zakup sprzętu i taboru związanego z obsługą i poprawą bezpieczeństwa polskiego obszaru morskiego.

Działanie 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych

Cel działania: *Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.*

W ramach działania wspierane będą projekty promujące przyjazny środowisku system transportu publicznego. Preferowane będą projekty, dzięki którym nastąpi integracja podsystemów transportowych funkcjonujących na terenie obszaru metropolitalnego, oraz takie, które będą zgodne z aktualnymi zintegrowanymi planami rozwoju transportu publicznego.

Działania w zakresie promowania transportu publicznego powinny przyczynić się do zmniejszenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu. Wsparcie w ramach działania mogą otrzymać wyłącznie systemy przyjaznego środowisku transportu publicznego, to jest szybka kolej miejska, tramwaj, metro i trolejbus.

Projekty współfinansowane w ramach programu obejmują:

- adaptację, budowę, przebudowę, rozbudowę sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, tramwaju, metra) i trolejbusowych,
- budowę, przebudowę, rozbudowę przystanków, stacji i węzłów przesiadkowych – zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu,
- projekty z zakresu telematiki poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego.
- Prace przygotowawcze dla projektów w ramach działania.

2. KONTEKST REGIONALNY

2.1 Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 oraz Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 określa, że:

„Misją województwa zachodniopomorskiego jest stworzenie warunków do osiągnięcia zrównoważonego i trwałego rozwoju województwa zachodniopomorskiego opartego na konkurencyjnej gospodarce i przedsiębiorczości mieszkańców oraz aktywności społecznej przy optymalnym wykorzystaniu istniejących zasobów”.

Można ją zrealizować przez osiągnięcie wskazanych celów strategicznych:

1. „Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania”
2. „Wzmacnianie mechanizmów rynkowych i otoczenia gospodarczego”
3. „zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu”
4. „Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych racjonalna gospodarka zasobami”
5. „Budowanie otwartej i konkurencyjnej społeczności”
6. „Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu”.

Powyższe cele odnoszą się pośrednio do „Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 ” i do nich przypisano następujące działania:

1. Opracowanie i realizacja kompleksowego programu modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej oraz systemu transportowego województwa, zintegrowanego z systemem i infrastrukturą krajową oraz międzynarodową, która zapewniłaby usprawnienie dostępności komunikacji w całym regionie.
2. Integracja systemu transportowego województwa z systemami transportowymi krajów Unii Europejskiej i Regionu Morza Bałtyckiego.
3. Budowa nowych przejść granicznych zgodnie z polsko-niemiecką umową rządową, modernizacja i rozbudowa istniejących przejść granicznych oraz poprawa ich dostępności komunikacyjnej.
4. Programowanie, za pomocą środków organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych rozwoju komunikacji publicznej (zbiorowej) dla obsługi ruchu pasażerskiego, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego i autobusowego.
5. Zintegrowanie żeglugi morskiej z transportem lądowym w ramach kombinowanych / intermodalnych łańcuchów transportowych.
6. Zapewnienie sprawnego dostępu do portów morskich od strony morza i lądu.

Zadaniem samorządu województwa w zakresie rozwoju transportu jest opracowanie regionalnej polityki transportowej, która określi:

1. Zadania związane z rozbudową i modernizacją infrastruktury liniowej i punktowej na obszarze województwa,
2. Warunki poprawy dostępu do sieci komunikacji publicznej,
3. Sposoby zintegrowania systemu transportowego województwa z krajowym systemem transportowym,
4. Sposób dostosowania systemu transportowego województwa do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków gospodarczych w Europie,
5. Sposób dostosowania systemu transportowego do standardów technicznych ukierunkowanych na ochronę środowiska,
6. Warunki poprawy bezpieczeństwa systemów transportowych.

Realizację regionalnej polityki transportowej można osiągnąć przy współpracy państwa, samorządów terytorialnych oraz zarządzających infrastrukturą. Województwo Zachodniopomorskie dąży do uzyskania sprawnie funkcjonujących i dobrze rozwiniętych wszystkich rodzajów środków transportu: drogowego, kolejowego, wodnego, lotniczego i intermodalnego.

Określone cele i działania strategii rozwoju sektora transportu oraz priorytetowe przedsięwzięcia w zakresie wszystkich podstawowych gałęzi transportu – tworzą kompleksowy i spójny program rozwoju transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015.

2.2 Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013

Ogólne informacje o projektach

Oś 2. Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej

W ramach osi 2, poddziałania 2.1.3 będzie finansowana inwestycja Gminy Miasto Szczecin: „Obwodnica Śródmieścia Szczecina – etap V- budowa ulicy od ul. Duńskiej – Krasińskiego do ul. Arkońskiej”. Umowa o dofinansowanie została podpisana w grudniu 2009 roku.

Oś 6. Rozwój funkcji metropolitalnych

Realizowane przedsięwzięcia ukierunkowane będą na kompleksową modernizację istniejących i budowę nowych elementów infrastruktury liniowej i punktowej (m.in. torowiska, trakcje, pasy dla autobusów, przystanki, centra przesiadkowe, terminale, systemy parkingowe typu park & ride itp.) oraz podnoszenie efektywności jego wykorzystania, a także na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Działania zmierzają będą do poprawy spójności przestrzennej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Wspierane będą przedsięwzięcia rewitalizacyjne, wynikające z lokalnych programów rewitalizacji, obejmujące kompleksową rewitalizację zdegradowanych obszarów (m.in. poprzemysłowych i po wojskowych). Wiąże się to także z tworzeniem wysokiej jakości stref publicznych w miastach.

Działanie 6.4 Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym

Celem działania jest wzrost spójności komunikacyjnej i przestrzennej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez poprawę standardów transportu publicznego. Transport publiczny jest bardzo istotnym elementem systemu transportowego miast. Aby zapewnić zrównoważony rozwój SOM należy wzmocnić aktywną politykę transportową opartą na komunikacji zbiorowej.

Ważnym aspektem działania będzie zakup nowego taboru kolejowego, jak również inwestycje pozwalające integrować różne środki transportu oraz przedsięwzięcia wspomagające zarządzanie systemami transportowymi przy wykorzystywaniu nowoczesnych technologii.

Przykładowe rodzaje projektów:

- budowa lub przebudowa sieci energetycznej i tramwajowej podstacji trakcyjnych;
- budowa lub przebudowa układu torowego na trasach, pętlach, bocznicach lub w zajezdniach;
- budowa lub przebudowa zajezdni autobusowych, tramwajowych;
- budowa lub przebudowa infrastruktury punktowej (np. stacje kolejowe, integracyjne węzły przesiadkowe, systemy parkingowe typu „park&ride” oraz „bike&ride”, wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów);
- nabycie nowego lub modernizacja taboru szynowego, w ramach publicznego transportu miejskiego;
- budowa lub przebudowa stacji dystrybucji gazu ziemnego lub biopaliw, tylko w połączeniu z zakupem ekologicznych autobusów przeznaczonych do obsługi środków transportu publicznego;
- zakup nowego taboru autobusowego – wyłącznie autobusy spełniające co najmniej wymogi normy emisji zanieczyszczeń Euro V.

3. KONTEKST LOKALNY

3.1 Strategia Rozwoju Szczecina oraz Polityka transportowa Szczecina

Polityka transportowa Szczecina jest dokumentem stanowiącym zbiór zasad, celów priorytetów, proponowanych działań i wskazań do planowania, projektowania, realizacji i administrowania rozwojem transportu. Nie zastępuje ona dokumentów planistycznych w zakresie transportu i komunikacji w mieście, ale jest z nim ściśle skorelowana. Ma ona za zadanie naświetlić kierunki rozwoju transportu w Szczecinie, tak aby możliwe uniknięcie błędów jakie popełniono w innych miastach, w tym wielu rozwiniętych państwach Europy Zachodniej w tej dziedzinie.

Poniżej wyciąg z zapisów polityki transportowej Szczecina dotyczący transportu zbiorowego: Polityka transportowa realizowana będzie w oparciu o następujące zasady:

1. Strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta Szczecina
2. Zapewnienia odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na obszarze Szczecina celów o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i ogólnomiejskim.
3. Zapewnienia odpowiednich powiązań regionalnych, krajowych i międzynarodowych.
4. Funkcjonowanie miejskiej strefy płatnego parkowania jako przeciwdziałanie nadmiernemu zatłoczeniu śródmieścia pojazdami w celu niedopuszczenia do przekroczenia pojemności systemu.
5. Zintegrowanego planowania, którego celem jest zrównoważony rozwój Szczecina.
6. Priorytetowego traktowania rozwoju komunikacji zbiorowej
7. Minimalizowania negatywnych skutków rozwoju transportu na otoczenie mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu na etapie planowania projektowania i zarządzania komunikacją w mieście.
8. Dążenie do poprawy prestiżu i wizerunku miasta.

Wdrażanie zasad i kierunków polityki transportowej będzie przyczyniać się do realizacji następujących celów **Strategii Rozwoju Szczecina**:

1. **Celu strategicznego numer 1.** Osiągnięcie standardu miejskich funkcji społeczno-gospodarczych właściwych dla ponadregionalnego centrum, w tym celów kierunkowych:
 - 1.1. Szczecin ponadregionalnym centrum administracyjnym, naukowym, kulturalnym, gospodarczym i finansowym.
 - 1.2. Szczecin ponadregionalnym centrum transportu międzynarodowego
2. **Celu strategicznego numer 2.** Zróżnicowana, zrównoważona i efektywna gospodarka o dużym potencjale wzrostu , w tym celu kierunkowego:
 - 2.3. Miejski system transportowy sprzyjający rozwojowi.
3. **Celu strategicznego numer 4.** Poprawienie jakości życia w mieście, w tym celu kierunkowego:
 - 4.2. Nowoczesna infrastruktura społeczna i techniczna.
4. **Celu strategicznego numer 5.** Ochrona oraz wykorzystanie walorów przyrodniczych, rewitalizacji i rozwój przestrzeni miejskiej, w tym celu kierunkowego:
 - 5.1. Poprawiony stan środowiska przyrodniczego.

4. KONKLUZJA

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że różnej skali dokumenty dotyczące polityki i strategii bardzo istotną rolę przypisują transportowi zbiorowemu w miastach. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego jest w całej rozciągłości współbrzmiający z analizowanymi dokumentami.

WYDATKI MAJĄTKOWE W SFERZE TRANSPORTU

W strukturze wydatków budżetowych wg sfer dominują nakłady przeznaczone na zadania inwestycyjne w sferze transportu. W 2006 roku stanowiły 28%, w 2007 r. 48 % a w 2008 r. 44 % wydatków majątkowych.

Tabela nr 5. – WYDATKI MAJĄTKOWE W LATACH 2004 – 2008 W SFERZE TRANSPORTOWEJ [w tys. zł]

WYDATKI MAJĄTKOWE W LATACH 2004 -2008 W SFERZE TRANSPORTOWEJ [w tys. zł]						
Lp.	Wydatki	2004	2005	2006	2007	2008
1	<i>Sfera transportowa</i>	45 873	57 155	36 895	113 312	134 631
Razem wydatki majątkowe		78 509	111 346	129 916	235 521	302 340

Źródło: Sprawozdania z wykonania Budżetu Miasta Szczecin za 2004, 2005, 2006, 2007,2008 r.

Wykazany w tabeli 11. duży wzrost nakładów w 2007 i 2008 roku w stosunku do roku poprzedniego to przede wszystkim wynik realizacji przez Miasto **przebudowy ul. Autostrada Poznańska**, która w 2007 roku pochłonięła wydatki w wysokości 57 454 tys. zł, w 2008 roku 9 498 tys. zł (wiadukt nad ul. Potoczną i przebudowa gazociągu). W ramach zadania zrealizowana została budowa nowych trzyprzęsłowych mostów (w sąsiedztwie istniejących mostów) przez Odrę (dł. 206 m) i Regalicę (dł. 227,5 m) wraz z estakadami łączącymi mosty z funkcjonującym układem drogowym (etap I i II), rozbiórka i budowa dwóch nowych mostów, rozbiórka wiaduktu w ciągu ul. Nasypowej, budowa drogi dwupasmowej klasy G między mostami, przebudowa istniejących drogowych i kolejowych 3 obiektów inżynierskich (etap III), budowa ronda w rejonie ul. Miodowej wraz ze skomunikowaniem terenów w rejonie „Śnieżnej Górki” (etap IV), budowa węzła drogowego Batalionów Chłopskich do A-6, układu drogowego wraz z obiektami inżynierskimi do ronda w rejonie hotelu Panorama (etap V). Całkowity koszt inwestycji przewiduje się na blisko 230 mln zł. W trakcie realizacji jest etap I i II. Efektem końcowym przedsięwzięcia będzie usprawnienie komunikacji pomiędzy prawo- i lewobrzeżną częścią miasta, powodując tym samym skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i komfortu jazdy podróżujących.



Autostrada Poznańska

Poprawę komfortu jazdy i bezpieczeństwa oraz zwiększenie płynności ruchu spowodowała zakończona w 2007 roku **przebudowa ronda ul. Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska** (3 620 tys. zł w 2006 roku i 10 890 tys. zł w roku 2007). Inwestycja stanowiła element działań związanych z poprawą stanu najważniejszych ciągów komunikacyjnych w mieście, które stanowią integralną część dróg krajowych i międzynarodowych. Dotychczasowe skrzyżowanie ulic: Ku Słońcu, Derdowskiego, Dworska, Okulickiego i Nowoeuropejska zaprojektowano i przebudowano w skrzyżowanie o ruchu okrężnym (rondo). Średnica wyspy centralnej ronda wynosi 60 m a szerokość jezdni ronda – 10 m. W wyniku realizacji zadania zmodernizowano 1 400 m jezdni, wybudowano 1 170 m ścieżek rowerowych, 1 400 mb chodników, 2 500 mb sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, 470 mb sieci gazowej, 70 m sieci

cieplnej, 910 m sieci elektrotrakcyjnej, powstały 4 zatoki autobusowe, 10 przejść dla pieszych, 59 punktów świetlnych i 4 komplety sygnalizacji świetlnej.



Rondo ul. Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska



Rondo ul. Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska

Kontynuowana była również budowa „**Obwodnicy Śródmieścia Szczecina**”, w ramach której w ostatnich dwóch latach zrealizowano przebudowę ul. Przyjaciół Żołnierza od łącznika do ul. Ks. Warciśława (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, przebudowa infrastruktury technicznej, budowa chodnika i ścieżki rowerowej na odcinku ok. 600 m), budowę ulicy od ul. Duńskiej – Krasieńskiego do ul. Arkońskiej (dokumentacja) oraz budowę kładki nad ul. Przyjaciół Żołnierza, której efektem jest poprawa płynności ruchu oraz bezpieczeństwa pieszych.



Obwodnica Śródmieścia Szczecina

W latach 2005 – 2006 realizowana była **przebudowa ul. Krzywoustego** wraz z infrastrukturą techniczną na odcinku od pl. Zwycięstwa do ul. Piastów oraz przebudowa torowiska od pl. Zwycięstwa do Bramy Portowej. Projekt objął także kompleksową przebudowę infrastruktury technicznej tj.: sieci kanalizacji ogólnospławnej, sieci wodociągowej, sieci trakcyjnej oraz istniejącego oświetlenia i sygnalizacji ulicznej. Całkowita długość przebudowanej ul. Krzywoustego wyniosła ok. 560 m, torowiska ok. 912 m. Łączny koszt inwestycji wyniósł 17 967 tys. zł.



Przebudowa ul. Krzywoustego

W ramach zadania „**modernizacja ulic w Szczecinie**”, w latach 2006 – 2007 Miasto wykonało I etap inwestycji – **ul. Niedźwiedzia** o długości 580 m, jako odcinka trasy znajdującego się w najgorszym stanie technicznym, zagrażającym bezpieczeństwu pojazdów i osób podróżujących. Przedsięwzięcie miało również na celu złagodzenie problemów komunikacyjnych prawobrzeżnej części Szczecina poprzez udrożnienie ruchu tranzytowego i regionalnego. W latach 2006 – 2007 inwestycja pochłonęła nakłady w wysokości 4 536 tys. zł.



ul. Niedźwiedzia

Kolejnym ciekawym projektem był **„Zakup taboru tramwajowego wraz z wykonaniem remontu torowiska w ul. Ku Słońcu w Szczecinie”**, dzięki realizacji którego zakupiono 6 szt. wagonów - doczep czynnych przeznaczonych do współpracy z tramwajem typu 105N2k/S/2000.



Zakup taboru tramwajowego wraz z wykonaniem remontu torowiska w ul. Ku Słońcu

Modernizacja **infrastruktury tramwajowej i sieciowej, zajezdni tramwajowych, uzupełnienie wyposażenia MZK, zakup taboru tramwajowego** (6 nowych wagonów doczepnych, 32 używane tramwaje Tatra zakupione w Berlinie) i wyposażenia technicznego kosztowały w 2006 roku 7 448 tys. zł, a w 2007 roku – 24 767 tys. zł.

Tabela nr 6. - ZESTAWIENIE NAJWIĘKSZYCH ZADAŃ INWESTYCYJNYCH W SEKTORZE TRANSPORTU REALIZOWANYCH PRZEZ MIASTO W LATACH 2005-2009

Modernizacja miejskiego odcinka drogi krajowej nr 13
Przebudowa ul. Krzywoustego od pl. Zwycięstwa do pl. T. Kościuszki
Droga krajowa Nr 10
Budowa ul. Nowokrakowskiej (Europejskiej)
Modernizacja ul. Dąbska – Zoologiczna – Niedźwiedzia
Budowa ronda ul. Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska
Obwodnica Śródmieścia Szczecina
Przebudowa ul. Autostrada Poznańska
Budowa kładki nad ul. Staszica
Szczeciński Szybki Tramwaj
Zakup taboru tramwajowego wraz z wykonaniem remontu torowiska w ul. Ku Słońcu w Szczecinie
Modernizacja ulic w Szczecinie – I etap ul. Niedźwiedzia
Przebudowa ul. Podbórzeńskiej wraz z budową pętli autobusowej

Rok 2007 i 2008 był rokiem przełomowym również w zakresie inwestycji drogowych realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na terenie województwa zachodniopomorskiego. Rozpoczęta została budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej S-3 na odcinku od Szczecina do Gorzowa Wielkopolskiego o długości 81 km, czyli połączenia podszczecińskiej autostrady A-6 z gorzowską obwodnicą. Największa inwestycja w historii województwa pochłonie prawie 2 mld zł. W ramach budowy wykonane zostaną 4 węzły drogowe: Klucz, Gardno, Pырzyce i Myślibórz. Realizacja inwestycji w znacznym stopniu wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjne miasta.

VI ZESTAWIENIE PRIORYTETOWYCH ZADAŃ MIASTA DOTYCZĄCYCH TRANSPORTU ZBIOROWEGO, PLANOWANYCH DO REALIZACJI W LATACH 2010 - 2015

Do priorytetowych zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w latach 2010 – 2015 należą:

- Budowa „Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” - SST (etap I)
- Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie
- Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w Szczecinie
- Modernizacja wagonów tramwajowych
- Zakup taboru tramwajowego - 21 szt. (używanych tramwajów TATRA KT4Dt)
- Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie
- Obwodnica Śródmieścia Szczecina (etap V - Budowa ulicy od ul. Duńskiej - Krasieńskiego do ul. Arkońskiej)
- Przebudowa ul. Autostrada Poznańska (etap IV - Budowa ronda w ciągu ul. Morwowej, etap V - Węzeł Batalionów Chłopskich z przedłużeniem do A-6)
- Modernizacja skrzyżowania ulic Niepodległości, Obr. Stalingradu łącznie z przebudową Al. Niepodległości i Pl. Żołnierza
- Przebudowa ulic: Niemierzyńskiej, Arkońskiej do Al. Wojska Polskiego (etap I - Przebudowa ul. Niemierzyńskiej (od ul. Krasieńskiego do Obwodnicy - etap V) etap II - Przebudowa ul. Arkońskiej (od Obwodnicy - etap V do pętli tramwajowej „Las Arkoński”))
- Trasa Północna

(etap I - Przebudowa ul. Warciśława (od ul. Orzeszkowej do ul. Rostockiej wraz z wiaduktem kolejowym), etap II - Budowa ul. Wkrzańskiej (od ul. Bocianiey do ul. Łącznej)),

➤ Modernizacja ul. Dąbska, Zoologiczna, Niedźwiedzia

(etap II - przebudowa ul. Dąbskiej-Zoologicznej Zad. 2. Budowa Ronda Dąbska, Chłopska, Handlowa)

➤ Przebudowa układu drogowego wysp Łasztowni i Kępy Parnickiej

➤ Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Płoni w Szczecinie Dąbiu

➤ Realizacja programu budowy ścieżek rowerowych

➤ Budowa ścieżki rowerowej z Lewobrzeża do Puszczy Bukowej nad Jezioro Szmaragdowe z odgałęzieniem do Dąbia

➤ Budowa pętli autobusowej Goplańska-Goleniowska

➤ Zakup nowoczesnych autobusów komunikacji miejskiej

➤ System informacji pasażerskiej

➤ Systemu lokalizacji i łączności w pojazdach komunikacji miejskiej

➤ Budowa systemu zarządzania ruchem

Budowa „Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” - SST (etap I)

Opis inwestycji/Etapy działania

Przedmiotem projektu jest budowa nowej linii tramwajowej od Basenu Górniczego do tymczasowej pętli przy ul. Turkusowej oraz budowa przystanku „Lotnisko”. Zadanie obejmuje etap I.

Oczekiwane rezultaty:

➤ zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska na skutek wyeliminowania części połączeń autobusowych

➤ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 zgodnie z podpisaną preumową o dofinansowanie projektu wynoszą 220 420 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie

Opis inwestycji/Etapy działania

Inwestycja zakłada przebudowę najbardziej zniszczonych odcinków szczecińskich torowisk (wraz z modernizacją i rozbudową sieci trakcyjnych, modernizacją i rozbudową stacji prostownikowych sygnalizacji świetlnej) oraz dostosowanie ich do potrzeb kursowania nowoczesnego taboru. Zadanie jednoetapowe.

Oczekiwane rezultaty:

➤ skrócenie czasu podróży poprzez zwiększenie prędkości handlowej środków transportu publicznego

➤ poprawa płynności ruchu pojazdów transportu publicznego oraz eliminacja utrudnień ruchowych, a także integracja różnych środków transportu

➤ poprawa bezpieczeństwa tramwajowej komunikacji zbiorowej poprzez poprawę stanu torowisk oraz sieci trakcyjnej

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 zgodnie z podpisaną preumową o dofinansowanie projektu wynoszą 240 380 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w Szczecinie

Opis inwestycji/Etapy działania

Planuje się zakup 30. niskopodłogowych tramwajów.

Zadanie jednoetapowe.

Oczekiwane rezultaty:

- skrócenie czasu podróży poprzez zwiększenie prędkości handlowej,
- poprawa płynności ruchu tramwajów dzięki wyeliminowaniu wyeksploatowanych i awaryjnych pojazdów,
- poprawa dostępu dla osób niepełnosprawnych,
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 zgodnie z podpisaną preumową o dofinansowanie wynoszą 242 290 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Zakup taboru tramwajowego - 21 szt. (używanych tramwajów TATRA KT4Dt)

Opis inwestycji/Etapy działania

Zakup 21 szt. używanych tramwajów przegubowych TATRA KT4Dt. Zadanie jednoetapowe.

Oczekiwane rezultaty:

- skrócenie czasu podróży poprzez zwiększenie prędkości handlowej,
- poprawa płynności ruchu tramwajów dzięki wyeliminowaniu wyeksploatowanych i awaryjnych pojazdów,
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 5 195 000 zł.

Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie

Opis inwestycji/Etapy działania

Inwestycja polega na modernizacji ul. Struga na odcinku o długości 2,6 km, budowie wiaduktu w ciągu ul. Jasnej i dwóch wiaduktów w ciągu ulic Łubinowej – Wiosennej. Przebudowie ulegną również drogi obsługujące.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa dostępności komunikacyjnej regionu i udrażnianie ruchu pojazdów
- sprawny system transportu drogowego - zwiększenie dostępności transportowej portu

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 202 850 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Obwodnica Śródmieścia Szczecina

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizowany będzie etap V - Budowa ulicy od ul. Duńskiej - Krasińskiego do ul. Arkońskiej.

Oczekiwane rezultaty:

- odciążenie strefy śródmiejskiej od ruchu tranzytowego i ruchu komunikacyjnego
- zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego
- poprawa dostępności komunikacyjnej regionu i udrażnianie ruchu pojazdów
- nowoczesna infrastruktura techniczna i społeczna

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 109 783 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013.

Przebudowa ul. Autostrada Poznańska

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizowane będą następujące etapy: etap IV - Budowa ronda w ciągu ul. Morwowej, etap V - Węzeł Batalionów Chłopskich z przedłużeniem do A-6.

Oczekiwane rezultaty:

- zmodernizowanie i usprawnienie systemu miejskich ciągów komunikacyjnych, bezpieczne skomunikowanie poprzez rondo terenów z autostradą A6 z siecią drogową miasta
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - bezkolizyjne rondo
- zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 10 912 000 zł.

Przebudowa ulic: Niemierzyńskiej, Arkońskiej do Al. Wojska Polskiego

Opis inwestycji/Etapy działania

Inwestycja zakłada następujące etapy: etap I - Przebudowa ul. Niemierzyńskiej (od ul. Krasińskiego do Obwodnicy - etap V), etap II - Przebudowa ul. Arkońskiej (od Obwodnicy - etap V do pętli tramwajowej „Las Arkoński”).

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa punktualności i niezawodności kursowania komunikacji tramwajowej,
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania komunikacją zbiorową,
- zmodernizowanie i usprawnienie systemu miejskich ciągów komunikacyjnych
- zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 78 000 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 -2013.

Trasa Północna

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizowany będzie etap I - Przebudowa ul. Niemierzyńskiej (od ul. Krasińskiego do Obwodnicy - etap V) oraz etap II - Przebudowa ul. Arkońskiej (od Obwodnicy - etap V do pętli tramwajowej „Las Arkoński”).

Oczekiwane rezultaty:

- zmodernizowanie i usprawnienie systemu miejskich ciągów komunikacyjnych
- zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego
- poprawa dostępności komunikacyjnej regionu i udrażnianie ruchu pojazdów

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 49 800 000 zł.

Modernizacja ul. Dąbska, Zoologiczna, Niedźwiedzia

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizowany będzie etap II - przebudowa ul. Dąbskiej-Zoologicznej Zad. 2. Budowa Ronda Dąbska, Chłopska, Handlowa.

Oczekiwane rezultaty:

- zmodernizowany, sprawny system miejskich ciągów komunikacyjnych
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 22 000 000 zł.

Przebudowa układu drogowego wysp Łasztowni i Kępy Parnickiej

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa dostępności komunikacyjnej wysp i udrażnianie ruchu pojazdów w rejonie Mostu Długiego
- rewaloryzacja historycznego znaczenia układu przestrzennego i rewitalizacja terenu

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 2 400 000 zł.

Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Płoni w Szczecinie Dąbiu

Opis inwestycji/Etapy działania

Budowa ścieżki rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, chodnik, miejsca rekreacji i wypoczynku dla turystów) wzdłuż rzeki Płoni w Szczecinie Dąbiu na odcinku od ul. Przestrzennej do ul. Pomorskiej.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa bezpieczeństwa rowerzystów,
- promocja walorów turystycznych Dąbia,
- promocja turystyki rowerowej.

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 2 635 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013.

Realizacja programu budowy ścieżek rowerowych

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizacja działań mających na celu m.in. poprawę spójności systemu ścieżek rowerowych poprzez budowę odcinków łączących istniejące drogi rowerowe, poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania rowerzystów m.in. poprzez: zmianę geometrii fragmentów ścieżek rowerowych, modernizację nawierzchni, obniżanie krawężników, budowę parkingów rowerowych, itp.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa jakości życia mieszkańców poprzez umożliwienie uprawiania czynnego wypoczynku, a także zapewnienie bezpiecznej drogi dla rowerzystów jadących do szkół, pracy, itp.
- mniejsze zanieczyszczenie atmosfery dzięki stworzeniu warunków zachęcających do korzystania z roweru, jako alternatywnego dla samochodu środka transportu w Szczecinie.

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 23 280 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 - 2013.

Budowa ścieżki rowerowej z Lewobrzeża do Puszczy Bukowej nad Jezioro Szmaragdowe z odgałęzieniem do Dąbia

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizacja III etapu inwestycji polegającego na budowie ścieżki rowerowej od ul. Panieńskiej, poprzez Trasę Zamkową, ul. Gdańską do Mostu Cłowego.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa jakości życia mieszkańców
- umożliwienie uprawiania czynnego wypoczynku
- zapewnienie bezpiecznej drogi dla rowerzystów jadących do szkół, pracy, itp.
- mniejsze zanieczyszczenie atmosfery

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 18 830 000 zł. Przewidywane jest dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 - 2013.

Budowa pętli autobusowej Goplańska-Goleniowska

Opis inwestycji/Etapy działania

Zadanie jednoetapowe, polegające na budowie pętli autobusowej wraz z przystankami u zbiegu ulic Goplańskiej i Goleniowskiej.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa bezpieczeństwa pasażerów
- wzrost komfortu podróżowania
- mniejsze zużycie taboru autobusowego

Nakłady do poniesienia:

Planowane nakłady finansowe do poniesienia w latach 2010 – 2015 wynoszą 2 480 000 zł.

Ponadto planuje się przeprowadzić w latach 2010 - 2015 następujące inwestycje:

- Zagospodarowanie Lotniska Szczecin – Dąbie i terenów leżących w sąsiedztwie,
- Budowę ul. Łącznej (od ul. Hożej do ul. Rostockiej),
- Program remontu i przebudowy chodników,
- Przebudowę ul. Bohaterów Warszawy,
- Modernizację Placu Żołnierza Polskiego na odc. od Al. Wyzwolenia/Niepodległości do Bramy Królewskiej,
- Budowę drogi komunikującej teren Parku Naukowo-Technologicznego z ul. Niemierzyńską (rok 2013),
- Budowę ul. Miodowej,
- przebudowę pętli autobusowej Kołłątaja.

VII FINANSOWANIE ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Prowadzenie działalności inwestycyjnej stanowi niezwykle ważną sferę zadań będących przedmiotem szczególnego zainteresowania władz Miasta. Skuteczna polityka planowania i realizacji inwestycji jest jednym z gwarantów wszechstronnego i zrównoważonego rozwoju Miasta. Szczecin w ciągu ostatnich lat wypracował taki system planowania inwestycji, umocowany odpowiednimi aktami prawnymi, w którym obowiązujące procedury umożliwiają rozpoznanie wszystkich rzeczywistych potrzeb inwestycyjnych, jak też minimalizują polityczne naciski na dobór zadań przewidzianych do realizacji.

Potrzeba podjęcia długookresowego planowania wynika z konieczności określenia długofalowej perspektywy warunków technicznych, technologicznych oraz finansowych realizacji zadań inwestycyjnych. Jednocześnie należy wziąć pod uwagę czas i nakłady związane z procesem przygotowania zadań do realizacji obejmujące konieczność uregulowania spraw terenowo-prawnych, sporządzenia dokumentacji, uzyskania niezbędnych opinii i ocen oraz decyzji administracyjnych.

Określenie długoterminowej perspektywy czasowej zamiarów inwestycyjnych w ujęciu rzeczowym i finansowym pozwala na ocenę zdolności finansowej budżetu Miasta w konfrontacji z potrzebami. Również pozwala na podjęcie w odpowiednio wyprzedzającym terminie starań o pozyskanie środków finansowych ze źródeł zewnętrznych, co w najbliższej perspektywie stanowić powinno główny warunek utrzymania wysokiego udziału inwestycji w wydatkach ogółem.

Planowanie przedsięwzięć inwestycyjnych odbywa się w dwóch wymiarach czasowych:

- planowanie wieloletnie,
- planowanie roczne – budżetowe.

Roczne planowanie zakresu inwestycji przeznaczonych do realizacji w roku budżetowym odbywa się na podstawie zapisów wieloletniego programu inwestycyjnego dla drugiego roku tego planu. Weryfikacji poddawane są koszty planowanych przedsięwzięć oraz zakres prac do zrealizowania, zgodnie ze stanem zaawansowania w roku poprzednim i ewentualnymi innymi zmianami. Planowanie roczne zadań inwestycyjnych odbywa się zgodnie z procedurą budżetową, która określa sposoby przedstawienia planów, terminy realizacji poszczególnych etapów oraz precyzuje odpowiedzialność za przesłanie dokumentów.

Realizacja każdej długoterminowej strategii rozwoju wymaga stosowania nowoczesnych metod wprowadzania w życie ustalonych planów krótkoterminowych i programów. W celu skutecznego zarządzania miastem władze Szczecina opracowały **Wieloletni Program Inwestycyjny (WPI)**.

Dokument zawiera zestawienie przedsięwzięć inwestycyjno - remontowych we wszystkich sferach funkcjonowania miasta realizowanych bezpośrednio po finansowanie nie tylko ze środków własnych Miasta, ale także z innych źródeł finansowych. Elementem rozstrzygającym w planowaniu inwestycyjnym stały się szczegółowe analizy dochodów i wydatków budżetu Miasta oraz prognozy możliwości finansowych Miasta w okresie najbliższych dziesięciu lat. WPI stanowi gwarancję wykorzystania pozyskanych środków zgodnie z przeznaczeniem i określonym harmonogramem. Jest dokumentem hierarchizującym zadania inwestycyjne ze względu na wymóg efektywności ekonomicznej, konieczność spełnienia zobowiązań prawnych i instytucjonalnych oraz realizację zasady zrównoważonego rozwoju miasta.

Na etapie przygotowywania niniejszego Planu obowiązujący jest przyjęty przez Radę Miasta Szczecin w dniu 14 grudnia 2009 roku **Wieloletni Program Inwestycyjny na lata 2010 – 2015** (Załącznik do Uchwały Nr XLII/1077/09). Uchwalony WPI zawiera zestawienie zadań inwestycyjnych we wszystkich sferach funkcjonowania miasta, realizowanych bezpośrednio poprzez poszczególne wydziały UM jak i przez podmioty z udziałem Miasta. Prognozowane zadania przedstawione są w ujęciu rzeczowym i finansowym. Uwzględniają finansowanie nie tylko ze środków własnych Miasta, ale także z innych źródeł finansowych. Wysokość nakładów na wykonanie zadań w kolejnych latach przyjęto na podstawie danych z rozstrzygniętych przetargów lub posiadanych kosztorysów inwestorskich. W wielu przypadkach wielkości prognozowanych nakładów finansowych są wartościami szacunkowymi.

Program inwestycyjny oparty jest m.in. na założeniach takich jak:

- stałe poszukiwanie i pozyskiwanie dodatkowych źródeł finansowania. Możliwości pokrywania wydatków z innych źródeł finansowania w istotny sposób zdecydowały o ujęciu proponowanych zadań do realizacji.
- dążenie do zapewnienia możliwie najkorzystniejszych relacji pomiędzy potrzebami a możliwościami tworzenia warunków dla zrównoważonego rozwoju wszystkich dziedzin;
- kompleksowość (charakter i natężenie wzajemnych powiązania pomiędzy przedsięwzięciami zapisanymi w WPI jako odrębne) stanowi jedno z podstawowych kryterium doboru zadań;
- systematyczne przejmowanie przez spółki z udziałem Miasta głównego ciężaru inwestowania (w zakresie ich działalności) lub współudziału w finansowaniu zadań. Dotyczy to spółek miejskich takich jak: Szczecińskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Sp. z o.o., Towarzystwo Budownictwa Społecznego – Prawobrzeże Sp. z o.o., Szczecińskie Centrum Renowacyjne Sp. z o.o., Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o., Szczecińska Energetyka Ciepła Sp. z o.o..

Tabela nr 7. - INWESTYCJE – WIELKOŚĆ NAKŁADÓW WG SFER – WPI (w tys. zł)*

Wyszczególnienie	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Razem 2009 - 2013	Razem 2008 - 2013
ŁĄD PRZESTRZENNY I GOSPODARKA NIERUCHOMOŚCIAMI	34 201	37 252	38 702	1 501	-	-	77 455	111 656
GOSPODARKA KOMUNALNA	15 505	50 370	97 437	270 000	4 000	-	421 807	437 312
GOSPODARKA MIESZKANIOWA	57 911	53 955	15 601	2 000	-	-	71 556	129 467
TRANSPORT I KOMUNIKACJA	134 637	237 011	313 710	355 340	198 098	175 200	1 279 359	1 413 996
BEZPIECZEŃSTWO I PORZĄDEK PUBLICZNY W MIEŚCIE	4 919	1 700	700	700	-	-	3 100	8 019
EDUKACJA I NAUKA	12 589	63 701	30 000	15 200	-	-	108 901	121 490
OCHRONA ZDROWIA I POMOC SPOŁECZNA	11 219	25 889	1 100	999	-	-	27 988	39 207
KULTURA I OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO	5 093	10 889	49 429	60 150	10 000	-	130 468	135 561
KULTURA FIZYCZNA, TURYSTYKA I REKREACJA	10 362	87 976	91 482	67 850	70 550	63 300	381 158	391 520
ROZWÓJ SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO	2 376	1 900	10 300	11 800	-	-	24 000	26 376
WSPIERANIE ROZWOJU GOSPODARCZEGO	5 655	18 860	12 000	17 000	13 000	-	60 860	66 515
ZARZĄDZANIE STRUKTURAMI SAMORZĄDOWYMI	7 874	22 161	20 189	6 142	3 480	2 870	54 842	62 716
WYDATKI OGÓŁEM	302 341	611 664	680 650	808 682	299 128	241 370	2 641 494	2 943 835

*Zestawienie zawiera wyłącznie środki własne Miasta na inwestycje oraz środki, których beneficjentem jest Miasto.

Realizacja zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego finansowana będzie z:

- opłat za usługi przewozowe,
- dotacji przedmiotowej z budżetu Miasta do komunikacji miejskiej,
- wygospodarowanych środków z budżetu miasta,
- środków UE na realizację projektów rozwoju i promocji transportu publicznego.

Tabela nr 8. - FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO W LATACH 2004-2015 PRZEZ ZARZĄD DRÓG I TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Wyszczególnienie	2004 r.	2006 r.	2009 r.	Plan 2010 r.	Plan 2012 r.	Plan 2015 r.
Wydatki na zakup usług transportu publicznego	109,5	116,8	147,5	149,7	160,5	170,5

Źródło: opracowanie własne

VIII OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU

Tabela nr 9. WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU

Nazwa wskaźnika	2006 r.	2008 r.	2015 r.
Liczba wozokilometrów w publicznym w transporcie drogowym [wozokm]	A.17 407 433 T. 9 247 037	A. 17 624 239 T. 8 730 323	A. 18 000 000 T. 9 500 000
Liczba przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie [osoby]	A. 92 164 027 T. 75 406 931	A. 78 891 288 T. 64 547 417	A. 85 000 000 T. 82 000 000
Wskaźniki jakości usług publicznego transportu: <ul style="list-style-type: none"> • kursy niewykonane [%] • kursy przyspieszone pow. 1 min [%] • kursy opóźnione pow. 3 min [%] • wskaźnik wykonania kursów [%] 	A.0,0% T.0,0%	A.0,35% T.3,94%	A.0,0% T.0,0%
Udział biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży biletów transportu publicznego [%]	47,82	48,41	50,00
Długość tras/ długość linii [km]	A.310/565 T.46,5/98	A.278/575 T.46,5/96,3	A.330/580 T.52,5/104
Liczba pojazdów w ruchu, w tym niskopodłogowych (dotyczy autobusów) [szt]	A.195/20 T.91/147	A.200/31 T.86/148	A.210/180 T.97/159
Przeciętna prędkość komunikacyjna w publicznym transporcie [km/h]	A.26,60 T.17,18	A.25,7 T.16,6	A.27,00 T.18,5
Przeciętna prędkość eksploatacyjna w publicznym transporcie drogowym [km/h]	A.21,09 T.14,63	A.20,35 T.13,20	A.21,00 T.15,50
Pojemność taboru jednego pojazdu (miejsca)	A.83 do 138 T.120-190	A. 32 do 138 T. 120-190	A.32 do 138 T.120-190

AUTOBUSY - A
TRAMWAJE – T

IX SYSTEM WDRAŻANIA

Wdrożenie „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015” powierzone zostanie wyspecjalizowanym podmiotom działającym na terenie miasta, tj.:

- Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego,
- Tramwaje Szczecińskie Spółka z o.o.
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Klonowica” Sp. z o.o.,
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Dąbie” Sp. z o.o.,
- Szczecińsko – Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.,
- Państwowa Komunikacja Samochodowa Szczecin Sp. z o.o.

W zakresie prac dotyczących metropolizacji transportu publicznego, współpraca obejmie:

- Gminę Police,
- Gminę Kołbaskowo,
- Gminę Dobra.

Dotychczasowe doświadczenia, posiadana kadra i funkcjonujące struktury są wystarczająco sprawne dla podjęcia nowych zadań. Jednostką wiodącą w przygotowaniu i wdrożeniu przedmiotowego dokumentu będzie Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska. Ponadto w Urzędzie funkcjonuje Biuro Budżetu i Funduszy Pomocowych, w skład którego wchodzi zespół wyspecjalizowany w skutecznym pozyskiwaniu środków unijnych oraz czuwający nad monitoringiem realizacji inwestycji ujętych w Planie.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego nie może odbywać się bez udziału szczecińskiego środowiska naukowego związanego z branżą transportową oraz organizacji i stowarzyszeń zaangażowanych w promowanie transportu rowerowego czy miłośników komunikacji miejskiej.

X SPOSOBY MONITOROWANIA, OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ

1. MONITORING

Wdrożony zostanie system monitorowania, którego podstawą będą:

- *badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w tym:*
 - potrzeb przewozowych,
 - liczby przewożonych pasażerów,
 - pojemności taboru komunikacji zbiorowej,
 - podziału zadań przewozowych,
 - przyczyn wyboru określonego sposobu podróży,
 - oceny jakości komunikacji tramwajowej i autobusowej,
 - poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów.
- *badania jakości usług przewozowych, w tym:*

- przeciętnej prędkości technicznej i eksploatacyjnej,
- udziału kursów niezrealizowanych,
- udziału kursów przyspieszonych,
- udziału kursów opóźnionych.

- **badania stanu środowiska naturalnego, w tym:**
 - poziomu hałasu,
 - poziomu emisji spalin.

- **analizy poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym;**

- **badania efektywności ekonomiczno – eksploatacyjnej linii komunikacyjnych i systemów organizacyjnych, w tym:**
 - wielkości popytu na poszczególnych liniach i jego struktury,
 - wskaźników pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów.

2. SPOSOBY OCENY REALIZACJI PLANU

Ocena realizacji planu będzie polegać na porównaniu zbudowanych na podstawie wyników badań wskaźników świadczących o:

- zgodności z przyjętym harmonogramem zmian stanu wyjściowego inwestycji,
- zmianie podziału zadań przewozowych,
- zmianie oceny jakości usług przewozowych,
- zmianie zachowań komunikacyjnych na obszarach objętych planem,
- zmianie preferencji komunikacyjnych na obszarach objętych planem,
- zmianie wskaźników eksploatacyjno – ekonomicznych podsystemów objętych planem,
- zmianie liczby wypadków i kolizji na skrzyżowaniach objętych sterowaniem ruchu z priorytetem dla transportu zbiorowego.

3. PROMOCJA PLANU

Główne instrumenty działań informacyjnych i promocyjnych:

- strony internetowe z informacją o planowanych przedsięwzięciach w ramach planu rozwoju, przetargach, wykonawcach, itp.
- broszury informacyjne ogólnodostępne,
- informacje w lokalnych mediach, w tym w prasie, TV, radio w celu upowszechnienia informacji związanych z wdrażaniem zapisów planu,
- prezentacje multimedialne dla określonych grup społecznych oraz potencjalnych inwestorów.

„Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015” będzie promowany, m.in. przez informowanie opinii społeczeństwa i innych podmiotów o celach, zadaniach i sposobach ich realizacji. W szczególności zakłada się szerokie informowanie o projektach realizowanych przy pomocy funduszy UE.

Celem jest zwiększenie świadomości społecznej i przejrzystości działań Unii Europejskiej, a także tworzenie spójnego obrazu pomocy, zaangażowanej na terenie wszystkich zainteresowanych Państw Członkowskich. Zgodnie z wymogami wynikającymi z Rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 1159/20 z dnia 30 maja 2000r Państwa Członkowskie mają obowiązek dostarczania informacji i promocję działań dotyczących pomocy udzielanej w ramach funduszy UE. Działania te, w sposób czytelny i jasny, powinny być prowadzone dla projektów infrastrukturalnych, w tym:

- Jeżeli projekt jest realizowany przed podpisaniem umowy, należy zadbać o rozpowszechnianie informacji o tym, iż ubiega się o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej, a w momencie

otrzymania takiego dofinansowania należy dopełnić obowiązków związanych z właściwą promocją projektu współfinansowanego z środków Unii Europejskiej.

- Jeżeli projekt został zrealizowany, a później zaczął ubiegać się o środki unijne, beneficjent jest zobowiązany do poinformowania o tym fakcie społeczeństwa i beneficjentów końcowych projektów. W związku z zaleceniami Rozporządzenia Komisji nr 1159/2000, należy stworzyć Plan Promocji, który powinien szczegółowo określać m.in.:
 - cele działań informacyjnych i promocyjnych,
 - potencjalne grupy docelowych działań informacyjnych i promocyjnych,
 - strategie informowania i promocji „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”,
 - jednostki odpowiedzialne za realizację.

3.1. Cele planu promocji

Podstawowymi celami planu promocji, zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu KE są:

- określenie sposobów zapewnienia powszechnego dostępu do informacji związanej z realizacją inwestycji na terenie Miasta, w tym współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej w ramach „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”,
- określenie sposobów informowania opinii publicznej o roli Unii Europejskiej w zakresie wspierania rozwoju i modernizacji systemu transportowego oraz o osiągniętych rezultatach tego wsparcia;
- przejrzyste określenie i delegowanie odpowiedzialności za inicjowanie i realizację na szczeblu Miasta działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących możliwości uzyskania wsparcia finansowego z funduszy UE. Wszelkie działania informacyjne i promocyjne realizowane w ramach Planu Promocji „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”, jak i poszczególnych projektów mają na celu:
- skuteczne poinformowanie wszystkich zainteresowanych o zgłoszonych projektach do realizacji przy współfinansowaniu z funduszy europejskich w ramach „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”, oraz o obowiązujących w tym zakresie procedurach;
- podniesienie świadomości opinii publicznej o rezultatach zaangażowania środków z Unii Europejskiej w działania realizowane w „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”,

3.2. Grupy docelowe Planu Promocji

Grupami docelowymi planu promocji są:

- Społeczeństwo Szczecina;
- Komórki i jednostki organizacyjne Urzędu Miasta realizujące projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej;
- Organizacje pozarządowe;
- Lokalne władze oraz inne właściwe władze publiczne;
- Media.

3.3. Główne instrumenty działań informacyjnych i promocyjnych

- *Publikacje (broszury, ulotki i biuletyny).*

Zgodnie z wymogami powinny zawierać jasne wskazanie na udział Unii Europejskiej w realizacji projektu oraz, w miarę potrzeb, funduszu, jak również godło wspólnotowe, jeżeli narodowe bądź regionalne godło także zostało użyte. Publikacje powinny zawierać odesłania do organu odpowiedzialnego za treść informacji i do organu zarządzającego wyznaczonego do realizacji danego pakietu pomocniczego. W odniesieniu do „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”, ” za publikację zarówno całego dokumentu, jak również jego streszczenia, zawierającego kluczowe informacje, odpowiedzialny będzie Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

- *Informacja dostępna za pomocą środków elektronicznych (strony internetowe, bazy danych dla potencjalnych beneficjentów).*

Ta forma działań informacyjnych jest szczególnie zalecana, ze względu na skuteczne przekazywanie informacji oraz możliwość usprawnienia dialogu z opinią publiczną. Zgodnie z wymogami rozporządzenia, strony internetowe dotyczące informacji o projektach realizowanych z pomocą środków Unii Europejskiej, powinny wspominać „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”, uczestnictwo Unii Europejskiej, oraz odpowiedniego funduszu, a także zawierać odsyłacz do pozostałych stron internetowych Komisji dotyczących funduszy UE.

W odniesieniu do „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”, w ramach Planu Promocji, powinno dążyć się do umieszczenia jej na stronach internetowych Miasta lub, co najmniej, jej streszczenia z kluczowymi informacjami.

- *Współpraca z mediami – prasą, telewizją, rozgłośniami radiowymi o zasięgu lokalnym i regionalnym.*

W celu upowszechnienia informacji związanych ze „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”, należy nawiązać współpracę z mediami. Odpowiedzialnymi za inicjowanie tego są wszystkie komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne Miasta zaangażowane we wdrażanie Strategii.

- *Billboardy, tablice pamiątkowe.*

Billboardy (na miejscu realizacji danego projektu), stałe tablice pamiątkowe (w miejscach powszechnie dostępnych po zakończeniu realizacji projektu) umieszczane są w celu informowania opinii publicznej o dofinansowaniu projektów ze środków Unii Europejskiej.

Forma i treść billboardów oraz tablic pamiątkowych powinna być zgodna z zapisami Rozporządzenia Komisji Europejskiej 1159/2000. Odpowiedzialnymi za prawidłowe oznaczenie miejsca realizacji projektów są wszystkie komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne Miasta realizujące projekty.

Generalnie, wszystkie działania informacyjne i reklamowe kierowane do opinii publicznej, materiały promocyjne, a także dokumenty stosowane podczas projektów współfinansowanych ze środków UE powinny zawierać:

- logo Unii Europejskiej,
- herb Miasta Szczecina,
- logo europejskiego funduszu zaangażowanego w realizację projektu,
- logo programu operacyjnego, w ramach którego realizowany jest projekt.

Zgodnie z wymogami wymienione wyżej logo muszą się znaleźć na:

- billboardach;
- tablicach pamiątkowych;
- wnioskach aplikacyjnych;
- kwartalnych, rocznych i sporządzanych na zakończenie raportach z realizacji projektów;
- ogłoszeniach;
- korespondencji;
- stronie internetowej m. Szczecina, która zawiera informacje nt. prowadzonych inwestycji w mieście;
- materiałach prasowych.

Komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne Miasta odpowiedzialne za prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 2007-2015”, powinny wybrać najwłaściwsze instrumenty, w celu dotarcia z informacją do wszystkich zaangażowanych i zainteresowanych. Główną ideą projektowania akcji promocyjnej i informacyjnej powinno być dążenie do przedstawienia informacji o zasadach i procedurach związanych z wykorzystaniem funduszy UE w najbardziej przystępny sposób.