

Miliardy na transport i komunikację

Wydatki na transport i komunikację to procentowo jedna z najwyższych pozycji w budżecie miasta. Na przestrzeni lat te wydatki systematycznie wzrastały. Dzięki nim zrealizowano nowe inwestycje drogowo-tramwajowe czy zakupiono nowy tabor – autobusy i tramwaje. Nie ulega wątpliwości, że minione 12 lat przyczyniły się do ogromnej zmiany, która zaszła w przestrzeni miasta.

W niewiele ponad dekadę w Szczecinie doszło do znaczącej zmiany w zakresie komunikacji i transportu. Ponad 7,2 mld zł [PZ2] na poprawę jakości miejskiej infrastruktury komunikacyjnej – zarówno w zakresie bieżącego utrzymania, jak i inwestycji – to znacząca kwota, która wpłynęła na to, jak wygląda obecnie nasze miasto. Duża w tym zasługa środków unijnych, dzięki którym zrealizowano wiele projektów infrastrukturalnych. Łączny poziom dofinansowań na inwestycje wyniósł blisko 1,5 mld zł.

Istotne jest to, że dzięki ogromnym nakładom finansowym obserwujemy w naszym mieście jakościową zmianę, która zaszła w przestrzeni. To szerokie arterie, po których mogą poruszać się samochody i autobusy, nowe torowiska tramwajowe, kilometry chodników i ścieżek rowerowych, zmodernizowany tabor oraz infrastruktura uzupełniająca. Warto wspomnieć o dużych strategicznych inwestycjach takich, jak: Trasa Północna, Obwodnica Śródmiejska, przebudowa torowisk w centrum miasta, nowe torowisko w ciągu ulic Energetyków – Gdańskiej, Szczeciński Szybki Tramwaj, pętlę komunikacyjną na Basenie Górnym i ulicy Turkusowej, nowy dojazd do portu z ulicą Struga i układem drogowym Międzyodrza, ulice Arkońska i Szafera, węzły drogowe i komunikacyjne: Łekno, Głębokie, Granitowa, plac Zwycięstwa czy realizowany wspólnie z partnerami samorządowymi i rządowymi projekt Szczecińskiej

ulicy, powstały wiadukty, łącznice, kładki, chodniki, ścieżki rowerowe, parkingi i cała infrastruktura towarzysząca. Zrealizowano kolejny etap obwodnicy śródmiejskiej od ulicy Duńskiej – Krasińskiego do ulicy Arkońskiej, odciążający centrum miasta od tranzytu. Powstała Trasa Północna będąca jedną ze strategicznych inwestycji Szczecina. Inwestycja obejmowała budowę dwujezdniowej drogi, ścieżek rowerowych i chodników oraz wydzielenie pasa pomiędzy jezdniami pod przyszłe torowisko tramwajowe.

Tramwaj na prawobrzeże

Szczeciński Szybki Tramwaj to bez wątpienia jedna z najważniejszych inwestycji, którą udało się zrealizować w naszym mieście. Połączenie bezkolizyjnym, ekologicznym środkiem komunikacji publicznej prawobrzeżnej i lewobrzeżnej części Szczecina było od wielu lat jednym z głównych zamierzeń władz miasta. Udało się tego dokonać w 2015 roku, kiedy to pierwszy tramwaj dojechał z pasażerami na pętlę przy ulicy Turkusowej.

Największy program inwestycyjny w historii

Kolejne lata to czas przygotowań i realizacji (która trwa do dzisiaj) inwestycji w skali, jakiej w historii Szczecina nigdy wcześniej nie było. Zarówno w ujęciu finansowym, jak i rzeczowym. Szczecin w pełni wykorzystał możliwości, jakie w minionej perspektywie

I etap przebudowy ulicy Szafera. Od nowego ronda, które powstało u zbiegu ulic Arkońskiej, Szafera i al. Wojska Polskiego, wybudowana została nowa jezdnia mająca dwa pasy ruchu w każdą stronę oraz torowisko tramwajowe biegnące aż do wysokości ulic Modrej i Szerokiej. W ramach tej inwestycji w rejonie hali Netto Arena wybudowana została pętla oraz parking Park & Ride. W ciągu ul. Szafera powstały cztery nowe ronda, chodniki, ścieżki rowerowe oraz zagospodarowano teren elementami małej architektury i zielenią. Kontynuowane są prace, które zmieniają cały układ komunikacyjny w tym rejonie.

Na początku bieżącego roku rozpoczęły się kolejne prace, które dadzą nam ciągłość drogi dwupasmowej dwukierunkowej praktycznie od ulicy Krzywoustego do alei Wojska Polskiego i Głębokiego. Inwestycja znacząco odmieni komunikację w rejonie ul. Szerokiej oraz usprawni dojazd do Bezręcza i osiedla Zawadzkiego. Trasa nowej drogi będzie rozpoczynała się od ronda przy ulicy Romera i zakończy się połączeniem z ul. Sosabowskiego. Przebudowie ulegnie również skrzyżowanie ul. Żołnierskiej z ul. Sebastiana Klonowica. Trasa będzie przebiegała równolegle do ul. Szerokiej. Będzie także nowa ścieżka rowerowa i chodniki. Torowisko zostanie połączone z ul. Żołnierską i tam się zakończy w tym etapie. Rozbiorce ulegnie pętla Krzekowo, a obsługa linii będzie przejęta przez pętlę Szafera. To wszystko powinno być gotowe za dwa lata.

Węzeł Łekno to kolejna z wielkich inwestycji, które udało się zrealizować. Zadanie obejmowało budowę nowej drogi będącej częścią tzw. Trasy Średnicowej od skrzyżowania z ulicą Arkońską i Wszystkich Świętych do al. Wojska Polskiego, gdzie powstał nowy

scami postojowymi Kiss & Ride, stanowiskami do postoju taksówek, parkingiem rowerowym. W ramach inwestycji pojawiło się nowe rondo oraz wyremontowano ulice dojazdowe do ronda – fragment al. Wojska Polskiego, ulicy Zegadłowicza i Miodowej oraz ul. Kupczyka na całej długości do granic miasta wraz ze ścieżką pieszo-rowerową. W sąsiedztwie pętli powstał parking Park & Ride.

Metamorfozę przechodzi plac Zwycięstwa. W tym miejscu powstaje nowy miejski węzeł komunikacyjny. Inwestycja obejmuje kompleksową przebudowę infrastruktury niezbędnej do obsługi komunikacji miejskiej. Powstaje nowe torowisko tramwajowe, co ważne, obejmujące tzw. PAT (pas tramwajowo-autobusowy), dzięki któremu na wspólnych przystankach zatrzymywać się będą tramwaje i autobusy. To w znaczący sposób usprawni przesiadki z jednego środka komunikacji publicznej do drugiego. Kolejne dwa projekty to największe zadania inwestycyjne ukierunkowane na modernizację układu drogowo-tramwajowego Szczecina. Jedno związane jest z przebudową układu drogowego do portu w Szczecinie oraz skomunikowaniem Łasztowni, drugie z kolei to ogromna zmiana w zakresie komunikacji tramwajowej w obszarze miasta, tzw. torowa rewolucja.

Nowy dojazd do portu

Projekt „Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza” to jedna z największych inwestycji komunikacyjnych, która jest realizowana w Szczecinie w minionych latach. W ramach zadania zmodernizowane zostaną m.in. ulice: Gdańska, Energetyków, Górnosłaska, Hryn-

zakłada poprawę infrastruktury tramwajowej na łącznym odcinku około 8 kilometrów toru pojedynczego, ale także kompleksowo odpowie na potrzeby pasażerów komunikacji miejskiej, pieszych, rowerzystów i kierowców.

Jednocześnie toczy się inne ważne, wyczekiwane przez naszych mieszkańców zadanie. Zakres robót w ramach zadania związanego z przebudową torowiska z trakcją na ulicach: Nabrzeże Wieleckie, Nowa, Dworcowa, Kolumba, Chmielewskiego, Smolańska, al. Powstańców Wlkp. z rozbudową pętli Pomorzany jest ogromny. Chodzi tu nie tylko o modernizację 12 kilometrów torowiska, ale także poprawę bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji miejskiej.

Szczecińska Kolej Metropolitalna – nowa jakość komunikacji publicznej

Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej to najważniejsza w ostatnich latach inwestycja w transport publiczny, której celem jest zmiana sposobu przemieszczania się w obszarze aglomeracji szczecińskiej. Inwestycje składające się na budowę systemu kolei aglomeracyjnej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym realizowane są przez kilku partnerów projektu i obejmują budowę infrastruktury miejskiej i gminnej (głównie węzły przesiadkowe i parkingi Park & Ride), za co odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego skupione w SSOM i partycypujące w projekcie oraz modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej. Szczecińska Kolej Metropolitalna to systemowe podejście do funkcjonowania komunikacji publicznej w obszarze aglomeracji szczecińskiej.

Podstawowym celem projektu jest utworzenie głównej osi trans-

Kolei Metropolitalnej. O skali zrealizowanych zadań niech mówią liczby. W Szczecinie mamy 120 kilometrów torowisk. Przez ostatnie 12 lat udało się zmodernizować i wybudować blisko 70 kilometrów toru pojedynczego, czyli ponad połowę miejskiej infrastruktury tramwajowej.

Wszystkie te elementy mają wpływ na to, że stoimy mniej w korkach, możemy sprawnie przemieszczać się z jednej części miasta do drugiej, wiemy, jak działa komunikacja i poruszamy się po mieście bezpiecznie.

Nowe drogi i zmodernizowane torowiska

Istotne zmiany w zakresie infrastruktury zaszły na przestrzeni lat 2010-2015. Dzięki środkom unijnym Szczecin zrealizował kilka dużych inwestycji. W ciągu ulicy Struga zmodernizowany został wjazd do miasta. Na długości blisko 1150 m zmodernizowano jezdnię

finansowej 2014-2020 dała Unia Europejska. Miasto stało się zatem w ostatnich latach jednym wielkim placem budowy. Sporym wyzwaniem było planowanie robót, tak aby nie generować utrudnień w wielu punktach jednocześnie. Inwestycje realizowane w ramach minionej perspektywy skupiały się na poprawie infrastruktury drogowej i tramwajowej. To kilka dużych projektów, które istotnie zmieniają sposób przemieszczania się po mieście.

Ulica Arkońska była jednym z pierwszych zadań, które zostały zrealizowane w ramach trwającego programu inwestycyjnego miasta. W ramach zadania skrzyżowanie al. Wojska Polskiego – Arkońskiej – Szafera zostało przebudowane na skrzyżowanie typu rondo. W rejonie pętli zlokalizowano parking Park & Ride dla samochodów osobowych – kolejny naprzeciwko stadionu Arkonii. Zachowując ciągłość komunikacyjną, zrealizowano

węzeł komunikacyjny. Na al. Wojska Polskiego wybudowano poziome skrzyżowanie, w rejonie którego zlokalizowane zostały przystanki autobusowo-tramwajowe oraz przystanek Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. W ramach inwestycji wybudowano infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów, powstał parking Park & Ride. Zmodernizowany został również fragment linii kolejowej, z której korzystać będą pociągi Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

W Podjuchach powstał nowy wjazd do miasta. Przebudowane zostały fragmenty ulic Floriana Krygiera, Granitowej i Radosnej. W ramach inwestycji w ciągu ul. Floriana Krygiera od podstaw wybudowano nowy trójprzęsłowy most o długości 225 m.

Duże zmiany zaszły w rejonie kąpieliska Głębokie. W ramach budowy węzła przesiadkowego Głębokie wykonana została pętla z peronami door to door, miej-

wieckiego i Kujota. Zmieni się także układ dróg na Łasztowni. Projekt został podzielony na cztery główne zadania inwestycyjne. Dwa z nich zostały już zrealizowane. Kolejne dwa są na ukończeniu. W ciągu ul. Gdańskiej zmodernizowany został wiadukt drogowo-tramwajowy tzw. Estakada Pomorska. W ramach inwestycji zrealizowano przebudowę obu nitek jezdni ul. Gdańskiej. W trakcie zaawansowanych prac jest przebudowa układu drogowego w rejonie ulicy Energetyków. Duże zmiany zachodzą również głęboko w porcie, gdzie nie zaglądamy na ogół szczecinianie. Trwa przebudowa ulic: Rybnickiej, Kujota, Hryniewieckiego, Logistycznej oraz części ulicy Bytomskiej.

Torowa rewolucja zmienia Szczecin

Torowa rewolucja idealnie uzupełnia inwestycje realizowane w mieście. W ostatnich latach przebudowany został plac Szarych Szezegów i węzeł Wyszynskiego. Teraz przejazd tramwajami jest bardziej komfortowy, przyjazny i proekologiczny, a przez to konkurencyjny do transportu indywidualnego. Gotowe jest już nowe torowisko pomiędzy placem Żołnierza Polskiego a placem Witosza. To część ogromnego zadania, które realizowane jest na całym odcinku aż do Dworca Niebuszewo. W wakacje gotowa będzie całość. Przypominamy, jest to jedna z największych inwestycji w naszym mieście, a z pewnością najbardziej skomplikowane logistycznie zadanie realizowane w Szczecinie. Projekt przebudowy torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu al. Niepodległości 3 – pl. Żołnierza Polskiego – Matejki – al. Wyzwolenia – pl. Rodła – rondo Giedroycia – Dworzec Niebuszewo

portu publicznego na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych. Dotychczas niektóre z istniejących linii kolejowych nie są wykorzystywane w aglomeracyjnych przewozach pasażerskich z uwagi na ich zły stan techniczny. Projekt SKM zakłada modernizację tych linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienia sieci kolejowej o nowe odcinki. Sieć SKM zintegrowana będzie z liniami autobusowymi obsługującymi miejscowości w poszczególnych gminach SOM. Na obszarze Szczecina sieć SKM będzie uzupełniać sieć transportu publicznego miasta i zostanie zintegrowana z siecią miejskich linii autobusowych i tramwajowych. Planuje się utworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych kolei z liniami autobusów i tramwajów z parkingami systemu Park & Ride i rowerzystów Bike & Ride. Projekt zakłada objęcie sieci pociągów SKM systemem jednego biletu metropolitalnego.

Za modernizację infrastruktury kolejowej odpowiada rządowa spółka PKP PLK SA i ta część projektu niestety ma ogromne opóźnienie. O wiele lepiej z realizacją swojej części projektu radzą sobie samorządy zrzeszone w ŚSOM, w tym Szczecin, gdzie efekty w postaci nowych węzłów przesiadkowych i infrastruktury wokółkolejowej są już widoczne. Miasto Szczecin to jeden z największych partnerów realizujących budowę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Samorządowa część inwestycji realizowana jest w postaci kilkunastu projektów rozsiągniętych po terenie całego miasta. Część zadań została już ukończona, na długo przed planowaną do zakończenia przebudową części kolejowej. To m.in.: węzeł Łękno, nowy parking w rejonie ulic Bułgarskiej i Arkońskiej czy infrastruktura przystankowa i parkingowa obok stacji Podjuchy.

◀ Nowy węzeł komunikacyjny – pętla przy osiedlu Zawadzkiego