

UCHWAŁA NR XXIX/580/04
Rady Miasta Szczecina
z dnia 22 listopada 2004 r.

w sprawie przyjęcia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecinie w latach 2004-2013

Na podstawie art. 18 ust. 1 i ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, ze zm. z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 80, poz. 717, Nr 162, poz. 1568, Nr 177, poz. 1725, z 2004 Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203); **Rada Miasta Szczecina uchwala, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecinie w latach 2004-2013 w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Monitorowanie i okresowa ewaluacja Planu dokonywane będą na podstawie realizacji oczekiwanych wskaźników realizacji Planu.

§ 3. 1. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Szczecina.
2. Prezydent Miasta Szczecina zobowiązany jest przed powołaniem się na niniejszą uchwałę w ramach wniosku o dofinansowanie z Unii Europejskiej uzyskać pozytywną opinię komisji stałych Rady Miasta Szczecina.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta Szczecina

Jan Stopyra

Załącznik
do Uchwały Nr XXIX/580/04
Rady Miasta Szczecina
z dnia 22 listopada 2004 r.

**ZINTEGROWANY
PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO
W SZCZECINIE W LATACH 2004-2013**

Szczecin, listopad 2004r.

SPIS TREŚCI:

I. CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ NA TERENIE MIASTA	5
1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA.....	5
1.1. STAN ISTNIEJĄCY	5
1.1.1. Infrastruktura drogowa.....	5
1.1.2. Komunikacja zbiorowa	6
1.1.3. Komunikacja osób niepełnosprawnych.....	7
1.1.4. Bezpieczeństwo ruchu	7
1.1.5. Infrastruktura sterowania ruchem	7
1.1.6. Stan środowiska naturalnego	7
1.2. STAN PLANOWANY	10
1.2.1. Podstawowy układ uliczny.....	10
1.2.2. Komunikacja zbiorowa	11
1.2.3. Lotniska	12
1.2.4. Uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej	13
1.2.5. Polityka transportowa miasta, w tym kwestia dotycząca parkowania	14
1.2.6. Źródła i cele ruchu	15
1.2.7. Bezpieczeństwo pasażerów	16
2. GOSPODARKA	17
3. SFERA SPOŁECZNA	18
II.ZASIĘG TERYTORIALNY PLANU	19
III.PLANOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE W LATACH 2004 – 2013	20
1. PLANOWANE PROJEKTY i/ lub ZADANIA INWESTYCYJNE W LATACH 2004 – 2006.....	20
2. PLANOWANE PROJEKTY I/LUB ZADANIA INWESTYCYJNE PO 2006r. – PROJEKTY DŁUGOTERMINOWE. ...	28
IV.POWIĄZANIA PROJEKTÓW Z CELAMI DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNO – GOSPODARCZEGO MIASTA I INNYCH DOKUMENTÓW WYZNACZAJĄCYCH ROZWÓJ TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	36
1. NOWE TRASY TRAMWAJOWE	36
2. TRASY TRAMWAJOWE MODERNIZOWANE	37
3. ZAKUPY I MODERNIZACJE TABORU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	37
4. INNE ZADANIA POPRAWIAJĄCE FUNKCJONOWANIE KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ.....	38
V.OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU	38
VI.FINANSOWANIE ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	39
VII. SYSTEM WDRAŻANIA	40

VIII. SPOSOBY MONITOROWANIA, OCENY I KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ	40
1. MONITORING.....	40
2. SPOSOBY OCENY REALIZACJI PLANU	41
3. PROMOCJA PLANU.....	41

Załączniki:

1. Zestawienie tabelaryczne zadań inwestycyjnych planowanych w latach 2004 – 2006

I. CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI SPOŁECZNO – GOSPODARCZEJ NA TERENIE MIASTA

1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA

1.1. STAN ISTNIEJĄCY

1.1.1. Infrastruktura drogowa

Podział funkcjonalny dróg

Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z istniejącym i planowanym przebiegiem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi krajowe obsługują głównie kierunki ruchu miejskiego. W rejonie Szczecina krzyżują się:

- dwie drogi o charakterze międzynarodowym:
 - droga (A6): ***(Berlin) Kolbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Gdańsk***, usytuowana na południu miasta i stanowiąca jego trasę obwodową, wykorzystywaną głównie przez ruch tranzytowy w stosunku do miasta,
 - droga (Nr 3): ***Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Legnica – Jelenia Góra – Jakuszyce (Praga)***, przecinająca się z autostradą A6 w rejonie dzielnicy Kijewo i przebiegająca ciągiem ulic: Szosa Stargardzka – Przyszłości – Pyrzycka,
- oraz trzy drogi o znaczeniu krajowym:
 - droga Nr 10: ***Lubieszyn – Szczecin – Bydgoszcz – Toruń – Płońsk***, na terenie miasta przebiega ulicami: Ku Słońcu, Al. Piastów, Narutowicza, Pl. Dziecka, Kopernika, Pl. Zwycięstwa, Pl. Brama Portowa, Wyszyńskiego, Energetyków, Gdańska, Eskadrowa, Hangarowa, Struga, Zwierzyniecka, Szosa Stargardzka od skrzyżowania z drogą Nr 3 w kierunku Stargardu Szczecińskiego,
 - droga Nr 13: ***od przejścia granicznego w Kolbaskowie w kierunku centrum Szczecina***; przebiega wzdłuż ulic: Cukrowa, Autostrada Poznańska, Rondo Hackena, Rondo Uniwersyteckie, Południowa Mieszka I-go, Al. Piastów,
 - droga Nr 31: ***od przejścia granicznego w Słubicach, przez Gryfino do Szczecina***; w Szczecinie przebiega wzdłuż ciągu ulic: Rymarska – Przodowników Pracy – Metalowa – Granitowa – Autostrada Poznańska.

W granicach administracyjnych miasta jednostką zarządzającą drogami publicznymi (za wyjątkiem autostrady A6), zgodnie z ustawą o drogach publicznych, jest Prezydent Miasta, który od dnia 1 stycznia 2002 r. sprawuje tę funkcję za pośrednictwem Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego – zakładu budżetowego Miasta.

Stan sieci ulicznej

Na koniec 2003 roku, miasto zarządzało 733 km ulic, w tym 41 km dróg krajowych, 12 km dróg wojewódzkich, 243 km dróg powiatowych i 437 km dróg gminnych. Na drogach publicznych znajduje się 71 obiektów inżynierskich, w tym 39 mostów i 25 wiaduktów.

Układ urbanistyczny Szczecina z dużymi osiedlami mieszkaniowymi na prawobrzeżu oraz koncentracja miejsc pracy i nauki w lewobrzeżnej części miasta wymusza konieczność stałego przemieszczania się z jednej części miasta do drugiej. Takie fizyczne rozdzielenie miasta na część lewo- i prawobrzeżną prowadzi do znacznego obciążenia podstawowych ciągów komunikacyjnych miasta na kierunki wschód – zachód. Wobec braku tras obwodowych w stosunku do części śródmiejskich ulic, te są

także dodatkowo obciążone tranzytowym ruchem osobowym i ciężarowym. Także zły stan techniczny istniejących obiektów mostowych stwarza ogromne utrudnienie w ruchu.

Obsługę ruchu relacji wschód – zachód prowadzą dwa ciągi:

- ciąg ulic: Szosa Stargardzka – Zwierzyniecka – Struga – Hangarowa – Eskadrowa – Gdańska z rozwidleniem w kierunku do centrum na dwie trasy tj. Trasę Zamkową i ciąg ulic Energetyków – Wyszyńskiego; podstawowe ograniczenie tej trasy (na znacznej części dwujezdniowej) to konieczność przekroczenia licznych cieków wodnych m.in. Regalicy oraz Odry. Trasa ta stanowi kontynuację dwóch dróg krajowych Nr 3 i Nr 10,
- ciąg ulic: Gryfińska – Batalionów Chłopskich – Granitowa – most 1 Armii Wojska Polskiego (na Regalicy) – Autostrada Poznańska – most K. Świerczewskiego (na Odrze) – Cukrowa; jest to ciąg ulic jednojezdniowych o stosunkowo niskich parametrach technicznych (m.in. o złym stanie nawierzchni); po zachodniej stronie miasta ciąg ten stanowi kontynuację drogi krajowej Nr 31.

1.1.2. Komunikacja zbiorowa

Organizatorem usług przewozowych regularnej komunikacji miejskiej na terenie miasta Szczecina, gminy i miasta Police, a także częściowo na terenie gminy Kołbaskowo i gminy Dobra Szczecińska jest ZDiTM Szczecin.

W 2003 r. w Szczecinie funkcjonowały 72 linie tramwajowe i autobusowe o łącznej długości 883,9 km, obsługujące 303 km tras komunikacyjnych, w tym:

- 12 linii tramwajowych o łącznej długości 98 km, co stanowi 46,5 km tras. Linie te były obsługiwane przez 91 pociągów ze 147 wagonami tramwajowymi, w tym 119 wagonów typu 102N o pojemności 120 osób, 16 wagonów typu 102N o pojemności 181osób, 12 wagonów typu GT – 6 o pojemności 190 osób. Średnia prędkość komunikacyjna dla trakcji wynosi 17,18 km/h, zaś eksploatacyjna 14,63 km/h. Linie tramwajowe obsługiwane są przez trzy zajezdnie – Pogodno, Niemierzyn i Gołecin.
- 47 linii autobusowych dziennych o długości 554,79 km, tj. 256,5 km tras komunikacyjnych, dla których średnia prędkość komunikacyjna wynosi 26,6 km/h, a eksploatacyjna 21,0 km/h, w tym:
 - 8 linii pospiesznych z jedną międzymiastową o łącznej długości 126,66 km,
 - 39 linii zwykłych, w tym 5 międzymiastowych i 2 lokalne na terenie Polic o łącznej długości 427,37 km.

Linie autobusowe obsługiwane były przez 191 autobusów, w tym 80 autobusów solowych o pojemności minimum 83 osoby, 111 autobusów przegubowych oraz wielkopojemnych o pojemności 132 osoby.

- 13 linii nocnych o łącznej długości 231,87 km, w tym 2 linie pomiędzy Szczecinem i Policami o łącznej długości 54,26 km; obsługiwane są one przez 18 autobusów.

Realizacją pasażerskich usług przewozowych zajmują się następujący przewoźnicy:

- Miejski Zakład Komunikacyjny – trakcja tramwajowa funkcjonująca na terenie miasta.
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o. – obsługuje teren miasta, gminę Police (Jasienica, Police) i gminę Dobra Szczecińska. W 2003 r. Przedsiębiorstwo wykonało 5 797 519 wozokilometrów.
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o. – obsługuje teren miasta oraz gminę Kołbaskowo (Przeclaw); w 2003 r. wykonało 7 366 210 wozokilometrów.
- Szczecińsko – Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. – obsługuje gminę Police i teren miasta Szczecina; wykonało 3 809 377 wozokilometrów.

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Szczecin Sp. z o.o. – obsługuje teren miasta (komunikacja nocna); wykonało 400 807 wozokilometrów.

1.1.3. Komunikacja osób niepełnosprawnych

W 2003 r. na terenie miasta kursowało 10 minibusów, którymi przewieziono 44 566 osób niepełnosprawnych. Minibusy wykonały 287 543 wozokilometrów i zużyły ok. 30 tys. litrów paliwa. Do szczecińskich szkół (szkoły podstawowe i gimnazja) dowieziono 59 357, a do szkół w Policach – 21 035 dzieci niepełnosprawnych.

1.1.4. Bezpieczeństwo ruchu

W roku 2003 wydarzyło się 7 234 zdarzeń drogowych, z czego 6 587 to kolizje, a 647 – wypadki drogowe. W Szczecinie miało miejsce 31,5% wypadków drogowych, jakie się wydarzyły na terenie całego województwa.

W 2003 r. zanotowano spadek liczby zdarzeń drogowych w stosunku do lat poprzednich. Tendencja ta dotyczy zarówno kolizji jak i wypadków drogowych.

Analiza dostępnych danych o wypadkach wskazuje, że ulice o największym stopniu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu znajdują się w centralnej części Szczecina. Także znaczna liczba wypadków oraz kolizji w ciągu roku ma miejsce na głównych ciągach drogowych. Do najbardziej zagrożonych wypadkami ulic Szczecina należą: al. Wojska Polskiego, ul. Struga, Ku Słońcu, Gdańska, Al. Piastów, Bat. Chłopskich, natomiast najbardziej zagrożonymi wypadkami skrzyżowaniami w mieście są: Plac Sprzymierzonych, Plac T. Kościuszki, Pl. Zwycięstwa, Pl. Rodła, Pl. Grunwaldzki, Rondo Giedroycia.

1.1.5. 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 zredukowania ruchu wynikającego z poszukiwania wolnych miejsc postojowych w Śródmieściu, począwszy od roku 1994 została wprowadzona strefa ograniczonego postoju.

1.1.6. Stan środowiska naturalnego

Powietrze

Na jakość powietrza na obszarze Szczecina wpływ ma emisja z zakładów przemysłowych i energetycznych, emisja niska z gospodarki komunalnej (lokalne kotłownie, indywidualne paleniska domowe), emisja komunikacyjna (transport samochodowy) oraz napływowe emisje z obszarów sąsiednich (Niemcy, powiat policki i gryfiński).

W ostatnich latach obserwuje się spadek emisji zanieczyszczeń z sektora przemysłowego i energetyki zawodowej, natomiast coraz większego znaczenia nabiera emisja zanieczyszczeń pochodzących ze spalinowych środków transportu oraz emisja z sektora komunalnego.

Dwutlenek siarki

- Dopuszczalne stężenie 1 godzinne: $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (dozwolone przypadki przekroczeń w roku – 24 razy); dopuszczalny poziom powiększony o margines tolerancji na rok 2002: $440 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- dopuszczalne stężenie 24 godzinne: $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (dozwolone przypadki przekroczeń w roku: 3 razy) bez marginesu tolerancji na rok 2002 i lata następne.

Na obszarze miasta nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu SO_2 dla stężeń dwudziestoczegodzinnych. Maksymalne oznaczone stężenie w punkcie pomiarowym na ul. Łukasza, wyniosło $53,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, przy dopuszczalnym stężeniu dwudziestoczegodzinnyim wynoszącym $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Również poniżej dopuszczalnej wartości były stężenia jednogodzinne, mierzone na tej stacji – maksymalne stężenie jednogodzinne wyniosło $91,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ przy dopuszczalnym stężeniu jednogodzinnyim wynoszącym $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

We wszystkich punktach pomiarowych, stężenia w okresie grzewczym były dwukrotnie wyższe od stężeń w okresie letnim. Świadczy to o wpływie sektora komunalno – bytowego na wysokość stężeń SO_2 w mieście.

Wyniki pomiarów z wielolecia 1996 – 2002, prowadzonych w punktach pomiarowych na obszarze Szczecina, wykazują spadkową tendencję mierzonych stężeń tego zanieczyszczenia w powietrzu.

Dwutlenek azotu

Pomiary stężeń jednogodzinnych NO_2 przeprowadzone w Szczecinie nie wykazały w 2002 r. przekroczenia dopuszczalnej wartości. Maksymalne zarejestrowane stężenie wyniosło $99,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. około 50% poziomu dopuszczalnego.

Na żadnym ze stanowisk, na których prowadzono w 2002 r. pomiary stężeń NO_2 (automatyczne, manualne, pasywne), nie stwierdzono także przekroczenia wartości dopuszczalnej stężenia średniorocznego. Wyniki pomiarów z wielolecia 1996 – 2002, prowadzonych w stałych punktach pomiarowych Szczecina, wykazują nieznaczną tendencję spadkową.

Należy jednak zwrócić uwagę, że na obszarach Szczecina o istotnym wpływie transportu samochodowego na jakość powietrza, istnieje zagrożenie wystąpienia przekroczeń średniorocznej wartości dopuszczalnej ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Z punktów objętych pomiarami, najbardziej bliskie wartości granicznej są stężenia w rejonie Bramy Portowej i ul. Jagiellońskiej.

Ozon

Stężenia ozonu troposferycznego mierzone są w Szczecinie od 1999 r. i wykazują przekraczanie dopuszczalnej wartości przez stężenia ośmiogodzinne (średnia krocząca) w okresach o dużym nasłonecznieniu i wysokiej temperaturze powietrza (od kwietnia do września).

Liczba dni z przekroczeniami wartości dopuszczalnej nie przekroczyła jednak do tej pory dopuszczalnej częstości, tj. 60 dni w roku.

Od roku 1999 stężenia jednogodzinne nie osiągnęły również wartości poziomu alarmowego, jak też progu informowania społeczeństwa.

Za występowanie wysokich stężeń ozonu w powietrzu troposferycznym odpowiedzialne są tlenki azotu i węglowodory, których emisja ma związek z transportem samochodowym. Zmniejszenie wysokości stężeń ozonu jest więc powiązane ze zmniejszeniem komunikacyjnych zanieczyszczeń powietrza.

Ołów

Pomiary stężeń ołowiu (w pyle zawieszonym PM_{10}) mierzone w jednym punkcie Szczecina (ul. Spedytorska) nie wykazują przekroczeń wartości kryterialnej. Oznaczone w 2002 r. średnioroczne stężenie ołowiu w tym punkcie wyniosło $0,095 \mu\text{g}/\text{m}^3$, przy dopuszczalnym stężeniu średniorocznym $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Tlenek węgla

Wyniki badań przeprowadzanych na obszarze Szczecina nie wykazywały zagrożeń występowania stężeń powyżej wartości dopuszczalnej (maksymalna średnia ośmiogodzinna wartość dopuszczalna: $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Maksymalne, zarejestrowane w 1999 r. stężenie ośmiogodzinne (średnia krocząca), w rejonie Bramy Portowej wyniosło $2\ 638 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Pył zawieszony

Pomiary stężeń pyłu zawieszonego w 2002 r. prowadzone były na 4 stanowiskach w Szczecinie. Ocena roczna jakości powietrza w 2002 r. wykazała, iż wyniki pomiarów we wszystkich 4 punktach Szczecina, osiągały wartości powyżej poziomu dopuszczalnego, określonego dla stężeń dwudziestoczworogodzinnych. Analiza zmiany stężeń pyłu zawieszonego na obszarze Szczecina w latach 1996 – 2002 wykazała, iż stężenia te nie wykazywały wyraźnej tendencji spadkowej.

Hałas

Hałas jest jedną z najpowszechniejszych uciążliwości, z jaką spotykają się ludzie mieszkający przede wszystkim w aglomeracjach miejskich. W zależności od źródła hałasu rozróżnia się dwie podstawowe kategorie hałasu, tj. hałas komunikacyjny (drogowy, kolejowy, lotniczy) i hałas przemysłowy.

Do najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w środowisku Szczecina należy komunikacja drogowa. Poziom hałasu na głównych ulicach Szczecina i na trasach wylotowych z miasta osiąga wartości powyżej 70 dB(A) na linii zabudowy mieszkaniowej.

W Szczecinie dokuczliwym źródłem hałasu są przede wszystkim tramwaje, będące także źródłem drgań przenoszących się na przyległe tereny i budynki oraz w mniejszym stopniu ruch kolejowy.

W 2002 roku wykonano pomiary hałasu na obszarze miasta, które umożliwiły wyodrębnienie obszarów, na których poziom hałasu przekraczał poziom progowy. Obszary te zostały zakwalifikowane do kategorii terenu zagrożonego hałasem.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów hałasu w mieście można stwierdzić, że:

- na terenie obszarów chronionych położonych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, stwierdzono przekroczenie poziomów progowych na 13 obszarach w porze dziennej i na 14 obszarach w porze nocnej,
- największe zagrożenie hałasem, przekraczającym 75 dB(A) w porze dziennej, występuje przy zabudowie mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż tras komunikacyjnych: ul. Wyszyńskiego, ul. Kolumba, Al. Piastów,
- największe zagrożenie hałasem, przekraczającym 69 dB(A) w porze nocnej, stwierdzono przy zabudowie mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż tras komunikacyjnych: ul. Wyszyńskiego, ul. Sikorskiego, al. Piastów, ul. Krasińskiego,
- hałas powodowany ruchem tramwajowym jest wyraźnie zauważalny w rejonach gdzie torowisko wbudowane jest w jezdnię, a w odległości do 15 m od osi torów, zlokalizowana jest wielopiętrowa zabudowa mieszkaniowa (ul. Krzywoustego, części ulic Wyzwolenia, Krasińskiego, Niemierzyńska i Kolumba),
- stwierdzono korzystny wpływ wprowadzania ruchu okrężnego na skrzyżowaniach. Ronda wymusza poprawę płynności ruchu drogowego, przy ograniczeniu prędkości pojazdów, co w rezultacie powoduje ograniczenie emisji hałasu,
- na odcinkach ulic, gdzie występują duże prędkości pojazdów, decydujące znaczenie dla emisji hałasu w rejonach zabudowy mieszkaniowej ma jakość nawierzchni,
- stwierdzono, że na wszystkich ciągach komunikacyjnych nie są respektowane przepisy ruchu drogowego nakazujące ograniczenie prędkości pojazdów. Ma to decydujący wpływ na emisję hałasu szczególnie w porze nocnej,
- maksymalna energia akustyczna emitowana jest przez ruch pojazdów w paśmie 1000 Hz, co świadczy, że hałas pochodzi od zjawisk powstających na styku opon samochodowych

- z nawierzchnią (hałas toczenia), a w mniejszym stopniu od pracy silników i układów wydechowych,
- nie stwierdzono przekroczeń poziomów progowych hałasu powodowanych działalnością przemysłową i ruchem kolejowym.

1.2. STAN PLANOWANY

Kierunki rozwoju systemu transportowego w Szczecinie zostały określone w uchwale Rady Miasta Szczecina nr XLVIII/593/98 w sprawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina oraz uchwale Rady Miasta Szczecina nr I/N/1155/02 z dnia 6 maja 2002 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina.

1.2.1. 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 planu 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 – autostrada A3,
- 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 drogą krajową nr 3 – kierunek Gdańsk, Swinoujście.

Planuje się pozostawienie obecnych tras wjazdowych:

- od strony wschodniej – droga krajowa nr 10 (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 drogą krajową nr 3, a także obwodnica wschodnia.

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 autostradowego (A3) od strony południowej.

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 A3.

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. Będzie ona przebiegała

wzdłuż terenów kolejowych, w rejonie ul. Dąbrowskiego do planowanej trzeciej przeprawy mostowej przez Odrę Zachodnią usytuowanej w rejonie ul. Zapadłej.

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 to:

- trasa Nadodrzańska (ul. Nad Odrą, Światowida, Dębogórska, Ludowa) – warunkuje rozwój terenów przemysłowych 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;
- ciąg uliczny Krasińskiego – Duńska (częściowo zrealizowana) 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 przejście ruchu z nadmiernie obciążonych ulic Dworska – Wierzbowa i odciążenie al. Wojska Polskiego. Trasa częściowo zrealizowana (ul. Taczaka, odcinek ul. Europejskiej);
- ul. Przestrzenna oraz jej przedłużenie do ul. Lubczyńskiej i dalej poza granicami miasta do drogi krajowej nr 3 Szczecin – Świnoujście (Gdańsk). Trasa przejmie uciążliwy dla terenów mieszkaniowych ruch tranzytowy z ul. Goleniowskiej – Gierczak, zapewni dobrą dostępność do terenów inwestycyjnych przewidywanych w rejonie ul. Lubczyńskiej;
- 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.

1.2.2. Komunikacja zbiorowa

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, Podbórzeńska, Odolany.

Przewiduje się przedłużenie bądź uruchomienie nowych linii autobusowych:

- w części osiedla Podjuchy, przebiegającej m.in. ul. Smoczą i Krzemienną,

- skierowanie linii nr 76 do obsługi osiedla Kaliny,
- na trasie od Kołłątaja do rejonu ul. Podbórzeńskiej z ewentualną obsługą ul. Kredowej,
- 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.

Tramwaje

Zakłada się, że podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej będzie tramwaj wraz ze współpracującą z nim siecią linii autobusowych. Rolę uzupełniającą w pasażerskiej obsłudze miasta będzie odgrywać system kolejowy.

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

- wydłużeniu trasy tramwajowej na ul. Ku Słońcu do granic miasta i budowie pętli;
- budowie trasy tramwajowej na ul. Mieszka I i ul. Cukrowej z pętlą przy cmentarzu przy ul. Bronowickiej;
- budowie trasy tramwajowej na planowanej ulicy od Ronda Giedroycia do ul. Ceglanej (i dalej do ul. Firlika);
- wydłużeniu trasy tramwajowej na ul. Bohaterów Warszawy, od ul. Bolesława Krzywoustego do ul. Sikorskiego;
- zmianie przebiegu trasy tramwajowej w rejonie ul. 3 Maja i ul. Potulickiej i zbliżeniu jej do stacji Szczecin Główny;
- wydłużeniu trasy tramwajowej na ul. Arkońskiej, od istniejącej pętli poprzez ul. Spacerową i ul. Szafera do planowanej pętli tramwajowo – autobusowej przy os. Klonowica – Zawadzkiego;
- wydłużeniu trasy tramwajowej na ul. Żołnierskiej, od istniejącej pętli poprzez planowany fragment ulicy (przedłużenie ul. Taczaka) do nowej pętli przy os. Klonowica – Zawadzkiego.

Zakłada się budowę nowych fragmentów tras tramwajowych, na których, w powiązaniu z trasami istniejącymi, przewiduje się wprowadzenie dwóch linii szybkiego tramwaju:

- 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;
- na kierunku północ – południe – od os. Odolany poprzez ul. Warcisława, Krasińskiego, Wyzwolenia, 3 Maja do pętli przy ul. Potulickiej.

Kolej

Zakłada się, że kolej będzie podstawowym środkiem transportu w obsłudze podmiejskiego ruchu pasażerskiego na kierunkach Stargard Szczeciński, Gryfino, Goleniów.

1.2.3. Lotniska

Perspektywa wzrostu znaczenia transportu lotniczego w regionie związana jest z wejściem Polski do UE i rozwojem przemysłu nowych technologii oraz turystyki. Wymusza to zapewnienie sprawnego połączenia lotniczego dla Szczecina i wymaga podjęcia działań przyczyniających się do:

- wspierania rozwoju Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów poprzez działania inicjujące zorganizowanie stałego i szybkiego połączenia z lotniskiem w Goleniowie,
- utrzymanie w granicach administracyjnych miasta Szczecina lotniska sportowego,
- wykonania prac modernizacyjnych usprawniających ruch pasażerski.

1.2.4. 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 (System Mieszko itp.),
- kontrolę sprawności pojazdów przez inspekcję drogową 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 historycznego 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, Warszawo, Skolwin, Stołczyn, Śródmieście, Nowe Miasto, Grabów, Bolinko, Łękno, Pogodno, Zdroje, Żydowce.

1.2.5. Polityka transportowa miasta, w tym kwestia dotycząca parkowania

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 indywidualnym,
 - 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 podróżowania przyjmuje się następujące środki realizacji:

- podniesienie atrakcyjności i rozwój komunikacji publicznej,
 - zaostrzenie kontroli stanu technicznego pojazdów,
 - wprowadzanie nowoczesnego taboru transportu zbiorowego,
 - usprawnienie systemu informacji na przystankach i w pojazdach,
 - zwiększenie bezpieczeństwa osobistego pasażerów.
- poprawę warunków w zakresie parkowania poprzez:
 - uzyskanie właściwych proporcji między przepustowością układu ulicznego i pojemnością parkingów a potrzebami przewozowymi i zapotrzebowaniem na miejsca postojowe,
 - stworzenie systemu zarządzania parkowaniem,
 - zróżnicowanie metod i środków organizacji parkowania w zależności od strefy (śródmiejska, miejska, podmiejska),
 - eliminację nieprawidłowego parkowania i ograniczenia liczby stanowisk w miejscach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej.

Zakłada się nowy podział miasta na strefy obowiązywania różnych wymogów dotyczących parkowania. Największe ograniczenia w zakresie parkowania obowiązywałyby w strefie obejmującej część śródmieścia. W strefie tej, w pierwszej kolejności mogłyby być zaspokajane potrzeby parkingowe mieszkańców. W celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz ograniczenia ilości miejsc postojowych w przestrzeniach ulicznych przewidywane są następujące lokalizacje parkingów 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. Krasieńskiego (przy terenach kolejowych);
- ul. Firlika.

1.2.6. 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.

1.2.7. 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.

W celu zwiększenia poczucia bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego przyjmuje się następujące środki realizacji:

- intensyfikacja działań policji i straży miejskiej,
- wyposażenie pojazdów transportu zbiorowego w system łączności ze służbami miejskimi,
- rozwój systemów monitorowania ruchu.

2. GOSPODARKA

Wprowadzenie mechanizmów rynkowych doprowadziło do znacznego rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości. Zaczęły powstawać głównie prywatne podmioty gospodarcze, które dominują obecnie na rynku i zatrudniają 80,3% ogółu zatrudnionych w mieście.

Na lokalnym rynku pracy prym wiodą usługi nierynkowe, np. edukacja, ochrona zdrowia, administracja (52,%), przemysł i budownictwo (31%) oraz usługi rynkowe (21,6%). Łącznie w Szczecinie działa ponad 63 338 podmiotów gospodarczych.

Tradycyjne dziedziny działalności gospodarczej to: port handlowy (przeładunki w porcie sięgają 8,3 mln ton), stocznia „Stocznia Szczecińska Nowa”, instytucje armatorskie (np. PŻM, EUROAFRICA).

Najwyższą sprzedaż wyrobów i usług daje transport i łączność (42%), przemysł (39,9%) oraz budownictwo (8,1%). Dwadzieścia pięć oddziałów banków obsługuje ten rozwijający się biznes.

Podmioty gospodarcze wg działów gospodarki narodowej. Stan na koniec 2003 r.:

Działy gospodarki narodowej	Ogółem	[%]
Ogółem	63 338	100,0
Rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo	392	0,6
Rybołówstwo i rybactwo	51	0,1
Przemysł	5 286	8,4
Budownictwo	6802	10,7
Handel i naprawy	18 586	29,3
Hotele i restauracje	1 619	2,6
Transport, składowanie, łączność	5 329	8,4
Pośrednictwo finansowe	2 154	3,4
Obsługa nieruchomości i firm	14 843	23,5
Edukacja	1 228	1,9
Ochrona zdrowia i opieka socjalna	3 314	5,2
Pozostałe	5 657	5,9

Źródło UM Szczecin

Pozostałe czynniki mające wpływ na rozwój transportu publicznego w Szczecinie to (stan na 12.2003 r.) :

- przeciętne wynagrodzenie brutto: 2 356,03 zł;
- liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 29 423 osób;
- stopa bezrobocia: 16%;
- liczba oddanych mieszkań: 1 844;
- liczba pozwoleń na budowę: 352;
- liczba zarejestrowanych pojazdów na 1000 mieszkańców: 375;
- liczba zarejestrowanych przestępstw: 22 608.

3. SFERA SPOŁECZNA

Struktura demograficzna

Zgodnie z informacją Urzędu Statystycznego na dzień 31.12.2003 roku Szczecin liczył 414 032 mieszkańców, w tym 217 004 to kobiety, które stanowią 52,4% ogółu ludności.

Ludność – Szczecina stanowi 24% mieszkańców Województwa Zachodniopomorskiego, co wskazuje, że znaczny potencjał siły roboczej (ok. 40%) skupiony jest w naszym mieście.

Począwszy od 1995 r. liczba mieszkańców Szczecina wykazuje tendencję spadkową. W tym okresie liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym wzrosła o 10 612 osób oraz liczba ludności w wieku poprodukcyjnym o 9 748 osób.

Przekrój demograficzny wskazuje, iż większość tj. 66,3% stanowią ludzie w wieku produkcyjnym. Poniżej w tabeli podano dane dotyczące liczby ludności Szczecina w podziale na grupy wiekowe.

Ludność Szczecina w wieku	2001r.	2002 r.	2003 r.
- przedprodukcyjnym [tys.]	77,8	74,4	71,7
- produkcyjnym [tys.]	271,9	273,6	274,5
- poprodukcyjnym [tys.]	65,9	67,1	67,8

Źródło US Szczecin

Średni wskaźnik gęstości zaludnienia dla całego miasta w 2003 r. ukształtował się na poziomie 1 376 osób/km².

Struktura wiekowa mieszkańców Szczecina w 2003 roku przedstawiała się następująco:

Wiek [lata]	Liczba osób	[%]
Do 2	9 714	2,3
3 – 6	13 499	3,3
7 – 14	33 234	8,0
15 – 17	15 272	3,7
Kobiety 18 - 59	136 479	33,0
Mężczyźni 18 - 64	138 033	33,3
Kobiety powyżej 60	45 695	11,0
Mężczyźni powyżej 65	22 103	5,4
Ogółem	414 032	100

Struktura społeczno – zawodowa mieszkańców Szczecina (stan na dzień 31.12.2003 r.):

- osoby pracujące: 154 740 osób - 37,4%;
- osoby niepracujące, w tym emeryci i renciści: 106 714 osób - 25,8%;
- uczniowie i studenci: 128 974 osób - 31,1%;
- dzieci do lat 6: 23 604 osób - 5,7%;

Liczba ludności w poszczególnych dzielnicach – stan na dzień 31.12.2003 r.

Tabela 1

DZIELNICA	LUDNOŚĆ W GOSPODARSTWACH
OGÓŁEM	403 400
Północ	53 668
Prawobrzeżne	84 841
Śródmieście	142 711
Zachód	122 180

Największe potencjalne możliwości realizacji zabudowy mieszkaniowej lokują się na Prawobrzeżu i w dzielnicy Północ. Perspektywicznie przewiduje się, że w dzielnicy Śródmieście wciąż będzie następował spadek liczby mieszkańców (szczególnie w centrum miasta), natomiast w dzielnicy Zachód nastąpi stagnacja lub słaby spadek liczby mieszkańców.

Migracja ludności

Migracja ludności następuje w przeważającym wypadku w relacjach między miastami, co związane jest z przemieszaniem się młodych ludzi (w wieku od 20 do 29 lat) w celu zdobycia wykształcenia i w konsekwencji atrakcyjniejszej pracy (przeważają osoby z wykształceniem średnim). Kobiety stanowią tu ponad 56%. Przyczyną odpływu migracyjnego jest też odpływ osób wykształconych i zamożnych do gmin satelickich Szczecina (zwłaszcza Dobra Szczecińska, Kołbaskowo) mimo dalszego związania ze Szczecinem poprzez pracę, szkołę, handel, usługi, interesy.

II. 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;
- poprzez 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 metropolitalnego obszaru Szczecina. W ramach tego obszaru z systemu miejskiej komunikacji publicznej korzysta młodzież dojeżdżająca do szkół w mieście. 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 i wschodniej Szczecina, a w samym mieście obwodnicy śródmiejskiej. Pozwólą 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.

III. PLANOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE W LATACH 2004 – 2013

1. PLANOWANE PROJEKTY i / lub ZADANIA INWESTYCYJNE W LATACH 2004 – 2006

Do priorytetowych zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w latach 2004 – 2006 należą:

- budowa mostu do zasilania sieci trakcyjnej podstacji K. Kolumba,
- zakup pojazdów do transportu osób niepełnosprawnych,
- przebudowa ul. Krzywoustego wraz z torowiskiem tramwajowym na odcinku od Pl. Kościuszki do Placu Zwycięstwa,
- budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju,
- budowa Ronda ul. Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska wraz z przebudową torowiska tramwajowego,
- modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Ku Słońcu,
- modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Kołłątaja i Asnyka,
- zakup taboru tramwajowego,
- modernizacja taboru tramwajowego,
- zakup autobusów komunikacji miejskiej,
- System łączności, nadzoru, zarządzania komunikacją miejską na terenie Szczecina i Polic” przy wykorzystaniu systemu Compact TETRA.

Most kablowy – budowa mostu kablowego do zasilania sieci trakcyjnej podstacji K. Kolumba.

Zadanie jednoetapowe obejmujące budowę mostu i ułożenie kabli do zasilania sieci trakcyjnej podstacji K. Kolumba na podstawie opracowanej dokumentacji budowlanej.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Planowana realizacja zadania w roku 2005 roku ze względu na występujące duże zagrożenie bezpieczeństwa dla użytkowników drogi.

Oczekiwane rezultaty:

- wyeliminowanie zagrożenia porażenia prądem ludzi i zwierząt,
- poprawa pewności zasilania sieci trakcyjnej,
- zmniejszenie strat energii elektrycznej w sieci kablowej,
- zapewnienie bezpieczeństwa zasilania elektrycznego.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006:

- 2004 r. – 0 zł.
- 2005 r. – 1 400 000 zł
- 2006 r. – 0 zł

Zakup pojazdów do transportu osób niepełnosprawnych

Zakup sześciu pojazdów do transportu osób niepełnosprawnych typu VW T – 5 Kombi

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Nie dotyczy.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Realizacja zadania – sukcesywnie od 2004 r.

Oczekiwane rezultaty:

- wyeliminowanie wyeksploatowanego taboru,
- poprawa standardu przewozu osób niepełnosprawnych,
- zmniejszenie kosztów utrzymania i eksploatacji taboru.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006:

- 2004 r. – 120 000 zł
- 2005 r. – 280 000 zł
- 2006 r. – 280 000 zł

Przebudowa ul. Krzywoustego wraz z torowiskiem tramwajowym – odnowienie istniejących linii transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą.

Zakres zadania obejmuje przebudowę ok. 765 mb torowiska tramwajowego na odcinku od Placu Kościuszki do Bramy Portowej oraz dodatkowo przebudowę układu drogowego ul. Krzywoustego na odcinku do Pl. Kościuszki do Pl. Zwycięstwa wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego. Decyzja znak: WUiA.II.FD.7331/K-115/45885/2001 nr.: II/323/2001 z dnia 02.08.2001 r.

Decyzja o pozwoleniu na budowę znak: A.B.I.JM-7111/5175/2001 nr 4/T/02 z dnia 30.01.2002 r.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Zadanie przewidziane jest do realizacji w jednym etapie. Rozpoczęcie i zakończenie zadania w 2005 r.

Oczekiwane rezultaty.

Planowane rezultaty (wg Studium Wykonalności):

- polepszenie transportu publicznego,
- oszczędność kosztów wynikających z eksploatacji pojazdów,
- oszczędności wynikające ze zmniejszenia straty czasu kierowców i pasażerów,
- oszczędności wynikające ze zmniejszenia kosztów wypadków drogowych,
- oszczędności wynikające ze zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska.

Institucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006 są następujące:

- 2004 r. – 0 zł
- 2005 r. – 18 699 000 zł
- 2006 r. – 0 zł

Budowa ronda ul. Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska wraz z przebudowa torowiska tramwajowego – odnowienie istniejących linii transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą.

Budowa ronda ulic Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska przewidziana jest do realizacji jako całość w latach 2004 – 2006 r.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego. Decyzja znak: WUiA.III.ZK/7331/K-173/48069/00 nr III/554/2000 z dnia 31.10.2000 r. Decyzja o pozwoleniu na budowę nr 18/T/2001 z dnia 05.04.2001 r.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Zadanie przewidziane jest do realizacji w jednym etapie. Zakres zadania obejmuje przebudowę torowiska tramwajowego wraz z przebudową geometrii skrzyżowania z infrastrukturą techniczną dostosowując ją do układu torowego.

Oczekiwane rezultaty:

Planowane rezultaty (wg Studium Wykonalności):

- poprawa standardu komunikacji publicznej,

- zwiększenie przepustowości skrzyżowania,
- zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- zmniejszenie hałasu poprzez skrócenie kolejek pojazdów,
- zmniejszenie kosztów utrzymania skrzyżowania,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów,
- zmniejszenie liczby wypadków drogowych,
- zmniejszenie liczby zabitych i rannych,
- skrócenie średniego czasu przejazdu przez skrzyżowanie.

Institucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006 są następujące:

- 2004 r. – 1 000 000 zł
- 2005 r. – 6 600 000 zł
- 2006 r. – 8 000 000 zł

Szczeciński Szybki Tramwaj – budowa sieci tramwaju szybkiego.

Zadanie zostało podzielone na 2 etapy, każdy etap dodatkowo został podzielony na fazy realizacji:

- etap I obejmuje odcinek od Basenu Górniczego do pętli tymczasowej przy ul. Turkusowej,
- etap II obejmuje odcinek od pętli tymczasowej przy ul. Turkusowej do zajezdni końcowej w Kijewie.

W 2004 roku zostanie opracowana dokumentacja projektowa oraz zostanie uzyskane pozwolenie na budowę na realizację etapu I.

W roku 2005 planuje się rozpoczęcie realizacji fazy pierwszej etapu I – zadania polegającego na dostosowaniu układu geometrycznego ul. Hangarowej do przebiegu trasy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju (wiadukt drogowy na ul. Hangarowej).

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego. Decyzja znak: WUiA.I.MK/7331/43-S/02 nr: I/128/02 z dnia 05.04.2002 r.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Realizacja etapu I zadania została podzielona na trzy fazy:

- Faza pierwsza obejmuje dostosowanie układu geometrycznego ul. Hangarowej do przebiegu trasy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju (wiadukt drogowy – ul. Hangarowa).
- Faza druga obejmuje przebudowę ulicy Gryfińskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
- Faza trzecia obejmuje budowę nowej linii szybkiego tramwaju od Basenu Górniczego do tymczasowej pętli zawracania przy ul. Turkusowej wraz z budową przystanku "Lotnisko".

W roku 2005 r. planowane jest rozpoczęcie realizacji fazy pierwszej etapu I oraz zakończenie w 2006 r.

Oczekiwane rezultaty:

Planowane rezultaty budowy fazy pierwszej etapu I SST – (wg studium wykonalności z maja 2004 r.):

- skrócenie czasu przejazdu,

- zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego,
- zmniejszenie uciążliwości ekologicznej powodowanej przez tabor kołowy,
- zmniejszenie poziomu hałasu,
- zmniejszenie zanieczyszczenia atmosfery.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006:

- 2004 r. – 3 000 000 zł
- 2005 r. – 12 000 000 zł
- 2006 r. – 12 000 000 zł

Modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Ku Słońcu – odnowienie istniejącej linii tramwajowej wraz z siecią trakcyjną.

Modernizacja torowiska przewidziana jest do realizacji jako całość w 2005 r.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie inwestycyjne będzie realizowane na istniejących ciągach komunikacyjnych, więc występuje zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Zadanie przewidziane jest do realizacji w czterech etapach. Zakres zadania obejmuje modernizację torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Ku Słońcu o długości łącznej ok. 3 870 mtp. w tym torowiska wydzielone 3 470 mtp. i torowiska wspólne 400 mtp.

- I etap – modernizacja torowiska na odcinku o długości ok. 400 mtp. (torowisko wspólne) od ul. Sikorskiego do ul. Ku Słońcu (koszt ok. 1 400 000 zł),
- II etap – modernizacja torowiska na odcinku o długości 1550 mtp. (torowisko wydzielone) od ul. Sikorskiego do ul. Karola Miarki (koszt ok. 5 100 000 zł),
- III etap – modernizacja torowiska na odcinku o długości 670 mtp. (torowisko wydzielone) od ul. Derdowskiego do ul. Kwiatowej (koszt ok. 1 800 000 zł),
- IV etap – modernizacja torowiska na odcinku o długości 1250 mtp. od Placu Kościuszki do ul. Ku Słońcu (koszt ok. 3 800 000 zł).

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa komunikacji publicznej,
- zmniejszenie poziomu hałasu,
- zmniejszenie kosztów utrzymania torowiska,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji tramwajów,
- zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006 są następujące:

- 2004 r. – 0 zł
- 2005 r. – 0 zł
- 2006 r. – 11 900 000 zł

Modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Kołłątaja i Asnyka – odnowienie istniejącej linii tramwajowej wraz z siecią trakcyjną.

Modernizacja torowiska przewidziana jest do realizacji jako całość w 2006 r.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie inwestycyjne będzie realizowane na istniejących ciągach komunikacyjnych, więc występuje zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Zadanie przewidziane jest do realizacji w jednym etapie. Zakres zadania obejmuje modernizację torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Kołłątaja i Asnyka wraz z pętlą Niebuszewo – torowisko wspólne – przebudowa na tor węgierski – o długości ok. 1 275 mtp.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa komunikacji publicznej,
- zmniejszenie poziomu hałasu,
- zmniejszenie kosztów utrzymania torowiska,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji tramwajów,
- zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006 są następujące:

- 2004 r. – 0 zł.
- 2005 r. – 0 zł.
- 2006 r. – 4 750 000 zł

Tabor tramwajowy – zakup tramwajów w ilości:

- 14 sztuk typ 105Na,
- 4 sztuki niskopodlogowych.

Zadanie to należy zrealizować w jednym etapie, który obejmie opracowanie specyfikacji technicznej dotyczącej wymagań technicznych dla tramwajów oraz ogłoszenie przetargu na zakup taboru tramwajowego, podpisanie umowy i przystąpienie do realizacji przedsięwzięcia.

W pierwszej połowie roku 2005 zostanie opracowana dokumentacja techniczna oraz ogłoszenie przetargu i wybór wykonawcy.

W drugiej połowie roku 2005 planuje się rozpoczęcie realizacji zadania polegającego na podpisaniu umowy z wykonawcą i rozpoczęciu realizacji zamówienia.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie to nie wchodzi w zakres uzgadniania z planem zagospodarowania przestrzennego.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Realizacja zadania została podzielona na trzy fazy:

- Faza pierwsza – opracowanie specyfikacji technicznej i ogłoszenie przetargu,
- Faza druga – wybór najkorzystniejszego oferenta i podpisanie umowy,
- Faza trzecia – realizacja zadania przez wybranego oferenta.

W roku 2005 planowane jest rozpoczęcie realizacji zadania z zakończeniem w 2006 r.

Oczekiwane rezultaty:

- skrócenie czasu przejazdu,
- zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego,
- poprawa komfortu jazdy pasażerów,
- zmniejszenie poziomu hałasu,
- zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006:

- 2004 r. – 0 zł
- 2005 r. – 15 000 000 zł
- 2006 r. – 35 000 000 zł

Modernizacja taboru tramwajowego – modernizacja 40 sztuk tramwajów typ 105 Na i 105 N.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie to nie wchodzi w zakres uzgadniania z planem zagospodarowania przestrzennego

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Zadanie przewidziane jest do realizacji w jednym etapie. Przewidywane rozpoczęcie zadania w 2005 roku i zakończenie zadania w roku 2006. Zakres zadania obejmuje modernizację 40 sztuk tramwajów.

Oczekiwane rezultaty:

- polepszenie transportu publicznego,
- polepszenie komfortu jazdy pasażerów,
- oszczędność kosztów wynikających z eksploatacji tramwajów,
- zmniejszenie poziomu hałasu.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2004 – 2006 są następujące:

- 2004 r. – 0 zł.
- 2005 r. – 17 800 000 zł
- 2006 r. – 17 800 000 zł

Zakup autobusów komunikacji miejskiej

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Z uwagi na wiek eksploatowanego taboru autobusowego publicznej komunikacji miejskiej, przewiduje się coroczne zakupy nowych autobusów (niskopodłogowych autobusów miejskich i niskopodłogowych autobusów przegubowych) przy jednoczesnej kasacji starego taboru.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa bezpieczeństwa pasażerów,
- ograniczenie zanieczyszczenia atmosfery poprzez zmniejszenie toksyczności spalin,
- zmniejszenie hałasu,
- poprawa punktualności,

- zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych,
- poprawa komfortu podróżowania pasażerów.

Institucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

- Gmina Miasto Szczecin,
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o.,
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o.,
- Szczecińsko – Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.

Nakłady do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2005 – 2006 są następujące:

- 2005 r. – 6 000 000 zł
- 2006 r. – 6 000 000 zł

„System łączności, nadzoru, zarządzania komunikacją miejską na terenie Szczecina i Polic” przy wykorzystaniu systemu Compact TETRA.

Wprowadzenie systemu sterowania wymaga opracowania dokumentacji technicznej uwzględniającej możliwość zastosowania dotychczasowych urządzeń posiadanych przez Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego.

System winien współpracować z systemami służb ratunkowych tj. Policji, Pogotowia Ratunkowego, Straży Pożarnej oraz systemem zarządzania ruchem „Mieszko”.

Uruchomienie systemu pozwoli na ciągłe monitorowanie:

- lokalizacji pojazdów,
- zachowania pasażerów w pojazdach,
- zachowania osób oczekujących na węzłowych przystankach komunikacji miejskiej.

Wdrożenie nowego systemu łączności, nadzoru, zarządzania komunikacją miejską na terenie Szczecina i Polic będzie się odbywało etapami:

Etap I

Obejmuje uruchomienie centrum łączności wraz z odpowiednim oprogramowaniem do zarządzania. Zakup, montaż i uruchomienie stacji bazowej zgodnie ze standardem TETRA, serwera oraz radiotelefonu w wersji biurowej.

Nakłady do poniesienia:

Szacowany koszt około: 1 014 000 zł.

Etap II

Przewiduje montaż i uruchomienie przewoźnych radiotelefonów wraz z modułem GPS w komunikacji tramwajowej.

Nakłady do poniesienia:

Szacowany koszt około: 1 016 000 zł.

Etap III

Przewiduje zakup i montaż oraz uruchomienie radiotelefonów przewoźnych wraz z modułem GPS w autobusach spółek SPAK i SPAD.

Nakłady do poniesienia:

Szacowany koszt około 1 470 000 zł.

Ostateczna wartość niezbędnych środków będzie określona w wyniku zastosowania procedur przetargowych.

Planowany termin realizacji: 2004 – 2006

Po wprowadzeniu systemu uzyska się następujące efekty:

- zwiększenie punktualności jazdy,
- bieżący nadzór nad zgodnością położenia każdego pojazdu transportu miejskiego z założonym rozkładem jazdy,
- poprawa bezpieczeństwa pasażerów i obsługi,
- możliwość natychmiastowej reakcji na zagrożenia bezpieczeństwa w pojazdach i na przystankach,
- możliwość sprawnego sterowania środkami transportu w razie występowania utrudnień w ruchu, awarii, wypadków, kolizji,
- możliwość wprowadzenia systemu informacji pasażerskiej na bieżąco informującej o kursowaniu środków komunikacji.

Efektom końcowym wprowadzenia systemu będzie poprawa wykorzystania posiadanego taboru, poprawa świadczonych usług komunikacji miejskiej dla pasażerów, poprawa jej wiarygodności.

Konsekwencją tego będzie zwiększone korzystanie ze zbiorowej komunikacji, co doprowadzi do ograniczeń w ruchu pojazdów indywidualnych.

Planowane zadania inwestycyjne w latach 2004 – 2006 zestawiono w załączniku do niniejszego dokumentu.

2. PLANOWANE PROJEKTY I/LUB ZADANIA INWESTYCYJNE PO 2006 ROKU – PROJEKTY DŁUGOTERMINOWE.

Do priorytetowych zadań inwestycyjnych prognozowanych do realizacji po 2006 roku należą:

- kontynuacja budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju,
- Centralny System Zarządzania Ruchem „Mieszko”,
- zakup taboru tramwajowego,
- zakup autobusów komunikacji miejskiej,
- modernizacja taboru tramwajowego,
- modernizacja torowisk tramwajowych,
- budowa toru wyjazdowego z Zajeźdni Gołecin przez ul. Świętojańską,
- budowa podstacji trakcyjnych.

Szczeciński Szybki Tramwaj. – budowa sieci tramwaju szybkiego

Po roku 2006 planowana jest realizacja fazy drugiej i trzeciej etapu I oraz realizacja etapu II budowy SST.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego.

Decyzja znak: WUiA.I.MK/7331/43-S/02 nr: I/128/02 z dnia 05.04.2002 r.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Po 2006 r. rozpoczęta będzie:

- faza II – obejmuje przebudowę ulicy Gryfińskiej z infrastrukturą towarzyszącą,

- faza III – obejmuje budowę nowej linii szybkiego tramwaju od Basenu Górniczego do tymczasowej pętli zawracania przy ul. Turkusowej wraz z budową przystanku „Lotnisko”.

W zależności od ilości środków finansowych równolegle lub po zakończeniu realizacji fazy II i III etapu I zostanie rozpoczęta realizacja etapu II obejmująca budowę 3 przystanków na ul. Lnianej, ul. Łubinowej, ul. Dąbskiej oraz budowę zajezdni końcowej Kijewo. Etap II może zostać podzielony na dowolne fazy realizacyjne.

Oczekiwane rezultaty:

- uporządkowanie i zharmonizowanie komunikacji miejskiej prawobrzeżnej części miasta,
- ułatwienie komunikacji publicznej,
- skrócenie czasu przejazdu,
- zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego dzięki skrzyżowaniom bezkolizyjnym,
- poszerzenie możliwości gospodarczych istniejących przedsiębiorstw,
- zmniejszenie uciążliwości ekologicznej powodowanej przez tabor kołowy,
- zmniejszenie poziomu hałasu,
- zmniejszenie zanieczyszczenia atmosfery.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Według wstępnej kalkulacji biura projektów wykonującego dokumentację techniczną, nakłady finansowe do poniesienia po roku 2006 wyniosą ok. 240 mln zł.

Zakup autobusów komunikacji miejskiej

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Z uwagi na wiek eksploatowanego taboru autobusowego publicznej komunikacji miejskiej, przewiduje się coroczne zakupy nowych autobusów (niskopodłogowych autobusów miejskich i niskopodłogowych autobusów przegubowych) przy jednoczesnej kasacji starego taboru.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa bezpieczeństwa pasażerów,
- ograniczenie zanieczyszczenia atmosfery poprzez zmniejszenie toksyczności spalin,
- zmniejszenie hałasu,
- poprawa punktualności,
- zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych,
- poprawa komfortu podróżowania pasażerów.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

- Gmina Miasto Szczecin,
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dabie” Sp. z o.o.,
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o.,
- Szczecińsko – Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.

Nakłady finansowe do poniesienia:

Nakłady finansowe do poniesienia w latach 2007 – 2008 są następujące:

- 2007 r. – 8 000 000 zł
- 2008 r. – 10 000 000 zł

Tabor tramwajowy – zakup tramwajów w ilości 54 sztuki w tym:

- 42 sztuki typ 105 N,
- 12 sztuk niskopodłogowych.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Po 2006 roku kontynuacja zadania związanego z dalszą realizacją zakupu taboru tramwajowego.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie to nie wchodzi w zakres uzgadniania z planem zagospodarowania przestrzennego.

Oczekiwane rezultaty:

- skrócenie czasu przejazdu,
- zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego,
- poprawa komfortu jazdy pasażerów,
- zmniejszenie poziomu hałasu.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Według wstępnej kalkulacji nakłady finansowe do poniesienia wyniosą ok. 148 440 000 zł.

Modernizacja taboru tramwajowego – modernizacja 40 sztuk tramwajów typ 105 Na i 105 N.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Po 2006 roku kontynuacja zadania związanego z dalszą realizacją modernizacji taboru tramwajowego.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie to nie wchodzi w zakres uzgadniania z planem zagospodarowania przestrzennego.

Oczekiwane rezultaty:

- polepszenie transportu publicznego,
- polepszenie komfortu jazdy pasażerów,
- oszczędność kosztów wynikających z eksploatacji tramwajów,
- zmniejszenie poziomu hałasu.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Według wstępnej kalkulacji nakłady finansowe do poniesienia wyniosą ok. 35 600 000 zł.

Modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną.

Modernizacje torowisk planowane do realizacji w 2007 roku na następujących ulicach:

- Powstańców Wielkopolskich – torowisko wydzielone – (od ul. Starkiewicza do pętli Pomorzany) o długości ok. 1300 mtp.; szacunkowy koszt 3 700 000 zł,
- Brama Portowa – węzeł o długości 1780 mtp.; szacunkowy koszt 8 700 000 zł,
- Pętla Pomorzany – torowisko wydzielone o długości ok. 800 mtp.; szacunkowy koszt 4 700 000 zł.

Modernizacje torowisk planowane do realizacji w 2008 roku na następujących ulicach:

- al. Piastów – torowisko wydzielone o długości ok. 3 445 mtp. (od ul. Jagiellońskiej do Placu Kościuszki i od Placu Kościuszki do ul. Mieszka I– ego); szacunkowy koszt 10 300 000 zł.,
- ul. Bohaterów Warszawy (od przystanku przy ul. Mickiewicza do ul. Krzywoustego) – torowisko wydzielone o długości ok. 1770 mtp.; szacunkowy koszt 5 650 000 zł.,
- ul. 3– go Maja (od ul. Partyzantów do ul. Narutowicza) – torowisko wydzielone o długości ok. 790 mtp.; szacunkowy koszt 2 750 000 zł.

Modernizacje torowisk planowane do realizacji po 2008 roku na następujących ulicach:

- ul. Narutowicza i Potulicka (od ul. 3– go Maja do Pętli Potulicka) – tor wspólny (modernizacja na tor węgierski) o długości ok. 1670 mtp., przebudowa na tor węgierski; szacunkowy koszt 6 100 000 zł,
- Plac Kościuszki o długości toru (węzeł) ok. 550 mtp.; szacunkowy koszt 3 150 000 zł,
- ul. Krzywoustego (od pl. Kościuszki do ul. Bohaterów Warszawy) – torowisko wydzielone o długości ok. 650 mtp.; szacunkowy koszt 2 100 000 zł,
- ul. Żołnierska (od ul. Samosiery do pętli Krzekowo) – torowisko wydzielone o długości ok. 1450 mtp.; szacunkowy koszt 4 400 000 zł,
- Pętla Krzekowo o długości toru ok. 730 mtp.; szacunkowy koszt 4 100 000 zł,
- al. Wyzwolenia (od ul. Odzieżowej do placu Kilińskiego) – torowisko wspólne o długości 1250 mtp., przebudowa na tor węgierski; szacunkowy koszt 4 600 000 zł,
- ul. Piłsudskiego i Plac Rodła (węzeł – przystanek przy dawnej przychodni do rozjazdów przy ul. Matejki) o długości ok. 980 mtp.; szacunkowy koszt 3 600 000 zł,
- ul. Nocznickiego (od ul. Firlika do ul. Stelmacha) – torowisko wspólne o długości ok. 550 mtp.; szacunkowy koszt 1 700 000 zł,
- ul. Powstańców Wielkopolskich (od ul. Starkiwicza do Pętli Pomorzany) o długości ok. 1710 mtp.; szacunkowy koszt 6 200 000 zł,
- ul. Stelmacha i Lubeckiego (od ul. Rugiańskiej do ul. Nocznickiego) o długości ok. 1742 mtp.; szacunkowy koszt 5 300 000 zł,
- ul. Ludowa plus Pętla Stocznia Remontowa (od ul. Rugiańskiej do ul. Blizińskiej oraz od Pętli Stocznia remontowa do Zajezdni „Gołęcin”) – o długości ok. 2300 mtp.; koszt szacunkowy ok. 10 700 000 zł,
- Ul. Wieszewska, Światowida i Lipowa wraz z Pętlą Gocław – o długości łącznej ok. 6500 mtp.; koszt szacunkowy ok. 21 800 000 zł,
- ul. Jana z Kolna (od Dworca Morskiego do Wyszuka) – tor wspólny o długości ok. 1650 mtp.; szacunkowy koszt ok. 5 000 000 zł,
- Nabrzeże Weleckie (od Wyszuka do Wyszyńskiego) – tor wydzielony o długości ok. 1060 mtp.; szacunkowy koszt ok. 2 900 000 zł,
- ul. Kolumba i Chmielewskiego (od Nowy Wiadukt do wiaduktu PKP przy ul. Smoleńskiej) tor wspólny o długości ok. 5374 mtp.; szacunkowy koszt ok. 17 000 000 zł,
- Plac Żołnierza i ul. Matejki (od Placu Żołnierza z rozjazdami do rozjazdów w ul. Matejki.– PZU) tor wydzielony o długości ok. 1110 mtp.; szacunkowy koszt ok. 3 500 000 zł,
- al. Wyzwolenia (od Placu Rodła do Odzieżowej) – tor wydzielony o długości ok. 1300 mtp.; szacunkowy koszt ok. 3 500 000 zł,
- al. Wyzwolenia (od Placu Żołnierza do Placu Rodła) tor wydzielony o długości ok. 670 mtp.; szacunkowy koszt ok. 1 800 000 zł,
- ul. Matejki – Piłsudskiego – węzeł plus Matejki plus Malczewskiego plus Parkowa (Matejki – Piłsudskiego, węzeł do Dubois) o długości ok. 2650 mtp.; szacunkowy koszt ok. 8 300 000 zł.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie inwestycyjne będzie realizowane na istniejących ciągach komunikacyjnych, więc występuje zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego.

Zadanie to powinno być realizowane razem z modernizacją ulic.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Przedsięwzięcie to składa się z niezależnych zadań.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa komunikacji publicznej,
- zmniejszenie poziomu hałasu,
- zmniejszenie kosztów utrzymania torowiska,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji tramwajów,
- zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Według wstępnej kalkulacji nakłady finansowe do poniesienia wyniosą ok. 157 150 000 zł.

Budowa toru wyjazdowego z Zajezdni Gołęczin przez ul. Świętojańską – budowa nowego toru wyjazdowego.

Realizacja budowy toru wyjazdowego planowana jest po roku 2006 .

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

- etap I – wykonanie dokumentacji budowlanej,
- etap II – budowa toru wyjazdowego.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w zasięgu dzielnicy Gołęczin,
- usprawnienie obsługi eksploatacyjnej,
- poprawa jakości usług komunikacyjnych,
- zmniejszenie przerw w ruchu,
- poprawa jakości usług komunikacyjnych.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Według szacunkowej kalkulacji nakłady finansowe do poniesienia to ok. 800 000 zł.

Podstacje Trakcyjne - budowa podstacji trakcyjnych:

- przy ul Chmielewskiego,
- przy ul Piłsudskiego,
- przy ul. 5-go Lipca.

Po roku 2006 planowana jest realizacja budowy podstacji trakcyjnych.

Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego:

Zadanie jest zgodne z planem zagospodarowania przestrzennego.

Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji:

Po 2006 r. rozpoczęta będzie budowa:

- etapu I, polegającego na wykonaniu dokumentacji budowlanej,
- etapu II, polegającego na budowie budynków podstacji trakcyjnych, wyposażenie w urządzenia stacyjne, ułożenie linii kablowych SN, ułożenie linii kablowych trakcyjnych (moc wejściowa do każdej podstacji 2400 KW).

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa pewności zasilania elektrotrakcyjnego,
- zmniejszenie strat energii w sieciach przesyłowych,
- zmniejszenie przerw w ruchu,
- poprawa jakości usług komunikacyjnych.

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu:

Gmina Miasto Szczecin.

Nakłady do poniesienia:

Według szacunkowej kalkulacji nakłady finansowe wyniosą ok. 15 000 000 zł.

Centralny System Zarządzania Ruchem „Mieszko”

W celu łagodzenia problemów komunikacyjnych w mieście oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu planuje się wdrożenie systemu centralnego zarządzania ruchem, którego integralną część stanowić będzie system łączności, nadzoru, zarządzania komunikacją miejską – Compact TETRA na terenie Szczecina i Polic.

Struktura Funkcjonalna Centralnego Zarządzania Ruchem „Mieszko”:

Centrum Zarządzania Ruchem składa się z podsystemów:

- sterowania sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach,
- monitorowania ruchu,
- informowania kierowców poprzez znaki o zmiennej treści,
- internetowej informacji o warunkach ruchu drogowego,
- gromadzenia i przetwarzania danych o ruchu,
- szybkiego reagowania w przypadku awarii,
- radiowej informacji dla kierowców,
- łączności systemu ze służbami i instytucjami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie miasta.

Harmonogram realizacji:

Planuje się wdrożenie pełnego systemu w ciągu 84 miesięcy, w tym:

- zrealizowanie I etapu (Pilotowego) w ciągu 30 miesięcy,
- zrealizowanie II etapu (Rozbudowa) w ciągu 18 miesięcy,
- zrealizowanie III etapu (Docelowego) w ciągu 18 miesięcy.

Po zakończeniu realizacji poszczególnych etapów przewiduje się 6- cio miesięczne okresy na uruchomienie i sprawdzenie efektów funkcjonowania systemu.

Etap I

Uruchomienie pełnego systemu MIESZKO pod względem funkcjonalnym, tj. Centrum Zarządzania Ruchem oraz 8 podsystemów wymienionych wyżej.

Ograniczenie obszaru działania do podobszaru śródmieścia obejmującego fragmenty ciągów ulic:

- B. Krzywoustego – Pl. Zwycięstwa – Pl. Brama Portowa – Ks. Kard. Wyszyńskiego – Energetyków–Gdańska,
- Al. Niepodległości – Al. Wyzwolenia od Pl. Brama Portowa do ul. Malczewskiego,
- Malczewskiego od Wyzwolenia do Matejki,
- Ul. Matejki od Malczewskiego – Pl. Hołdu Pruskiego do Trasy Zamkowej,
- Trasę Zamkową od Al. Niepodległości do Gdańskiej przy Basenie Górniczym.

Włączenie do systemu:

- 26 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną,
- 2 zespołów znaków zmiennoświecących,
- 10 stanowisk wideomonitorowania ruchu.

Oczekiwane rezultaty (wg Studium Wykonalności) :

- skrócenie czasu podróży do 10%,
- właściwe sterowanie ruchem pojazdów na skrzyżowaniach,
- przydzielenie priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- zmniejszenie czasów podróży,
- zmniejszenie liczby zatrzymań,
- skrócenie czasu traconego,
- zmniejszenie zużycia paliwa,
- zmniejszenie emisji spalin,
- zmniejszenie liczby wypadków.

Szacowane nakłady do poniesienia:

- Etap I (PILOTOWY): 12,7 mln zł (+VAT)

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrożeniu systemu:

Sprawne wdrożenie centralnego systemu zarządzania ruchem w Mieście Szczecinie jest związane bezpośrednio lub pośrednio z koordynacją działań niżej wymienionych służb i instytucji:

- Gminy Szczecin wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi,
- Komendy Wojewódzkiej Policji,
- Komendy Miejskiej Policji,
- Straży Pożarnej,
- Pogotowia Ratunkowego,
- Mediów (radia, prasy, telewizji).

Kolejność realizacji etapów

Etapowe wdrażanie systemu centralnego zarządzania jest uzasadnione ze względu na:

- możliwość rozłożenia w czasie kosztów wdrożenia (ograniczenia finansowe),
- konieczność weryfikacji skuteczności instalowanych rozwiązań,
- czas niezbędny na przeszkolenie personelu obsługującego system.

Etap II

W ramach działań podejmowanych na tym etapie budowy systemu centralnego zarządzania ruchem przewiduje się powiększenie obszaru będącego pod kontrolą systemu MIESZKO, oraz rozszerzenie jego funkcji, głównie w zakresie:

- zwiększenia liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną działających w systemie o 40,
- zwiększenie liczby stanowisk wideomonitorowania o 7 stanowisk.

Obszar objęty drugim etapem prac ograniczony jest ulicami Dąbrowskiego, Al. Bohaterów Warszawy, Mickiewicza, Pl. Sprzymierzonych, Wielkopolską do granic obszaru z etapu I – go obejmującego Al. Wyzwolenia. Do drugiego etapu prac należy również obszar wyznaczony przez ciąg ulic: Eskadrowa – Hangarowa – Struga i ciąg ulic: Gryfińska – Batalionów Chłopskich – Granitowa.

Oczekiwane rezultaty: (wg Studium Wykonalności):

- podwyższenie sprawności funkcjonowania transportu zbiorowego, głównie w tych rejonach, w których występują najgorsze warunki ruchu autobusów i tramwajów,
- monitorowanie warunków ruchu poprzez wideokamery,
- wykrywanie kolizji i innych zdarzeń, reagowanie na zatłoczenie ulic.

Szacowane nakłady do poniesienia:

- Etap II (ROZBUDOWA): 15,4 mln zł (+VAT)

Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrożeniu systemu:

Sprawne wdrożenie centralnego systemu zarządzania ruchem w Mieście Szczecinie jest związane bezpośrednio lub pośrednio z koordynacją działań niżej wymienionych służb i instytucji:

- Gminy Szczecin wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi,
- Komendy Wojewódzkiej Policji,
- Komendy Miejskiej Policji,
- Straży Pożarnej,
- Pogotowia Ratunkowego,
- Mediów (radia, prasy, telewizji).

Etap III

W ramach III etapu proponuje się zakończenie tworzenia systemu centralnego zarządzania ruchem w Szczecinie oraz powiększenie obszaru będącego pod kontrolą systemu MIESZKO. Obszar objęty trzecim etapem prac leży na zewnątrz obszarów miasta objętych systemem w I- szym i II- gim etapie.

W ramach etapu III przewiduje się zarządzanie ruchem na sześciu trasach stanowiących ciągi promieniście wychodzące ze śródmiejskiej części miasta oraz ulice stanowiące zachodnią obwodnicę śródmieścia miasta i alternatywy dla prawobrzeżnej części Szczecina, południowo – zachodni wjazd do miasta przez Autostradę Poznańską.

Na tym etapie planuje się rozbudowę funkcji głównie w zakresie podsystemu centralnego sterowania sygnalizacją świetlną, informowania kierowców oraz Centrum Zarządzania Ruchem, włączenie do systemu kolejnych 59 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną oraz 14 zespołów znaków zmiennowskaźnikowych.

Oczekiwane rezultaty (wg Studium Wykonalności):

- możliwość sterowania dopływami ruchu z autostrady oraz prawobrzeżnej części miasta do Śródmieścia,
- przekazywanie bieżących informacji o ruchu i zdarzeniach do uczestników ruchu drogowego,
- zapewnienie skoordynowania działań służb odpowiedzialnych za funkcjonowanie miasta,
- zwiększenie punktualności jazdy,

- poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach.

Szacowane nakłady do poniesienia:

Etap III (DOCELOWY): 21,1 mln zł (+VAT)

Institucje i podmioty uczestniczące we wdrożeniu systemu:

Sprawne wdrożenie centralnego systemu zarządzania ruchem w Mieście Szczecinie jest związane bezpośrednio lub pośrednio z koordynacją działań niżej wymienionych służb i instytucji:

- Gminy Szczecin wraz z podległymi jednostkami organizacyjnymi,
- Komendy Wojewódzkiej Policji,
- Komendy Miejskiej Policji,
- Straży Pożarnej,
- Pogotowia Ratunkowego,
- Mediów (radia, prasy, telewizji).

IV. POWIĄZANIA PROJEKTÓW Z CELAMI DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PRZESTRZENNO – GOSPODARCZEGO MIASTA I INNYCH DOKUMENTÓW WYZNACZAJĄCYCH ROZWÓJ TRANSPORTU PUBLICZNEGO

1. NOWE TRASY TRAMWAJOWE

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004 – 2006	Szczeciński Szybki Tramwaj	<p>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zapobieganie i ograniczanie zanieczyszczenia powietrza, wód i gleby oraz uciążliwości powodowanych przez wibracje i hałas, – kształtowanie miejskiej struktury efektywnej i sprawnie funkcjonującej, – zapewnienie możliwości osiągania celów etapowych, cząstkowych, – poprawa standardów obsługi przez komunikację zbiorową, – zapewnienie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego. <p>Strategia rozwoju Szczecina:</p> <ul style="list-style-type: none"> – kształtowanie nowoczesnego, racjonalnie rozwiniętego, proekologicznego systemu transportu zbiorowego. <p>Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego.
2007– 2013	Kontynuacja budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju	

2. TRASY TRAMWAJOWE MODERNIZOWANE

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004 – 2006	Przebudowa ul. B.Krzywoustego	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecina: <ul style="list-style-type: none"> – kształtowanie miejskiej struktury efektywnej i sprawnie funkcjonującej, – zapewnienie możliwości osiągania celów etapowych, cząstkowych, – poprawa standardów obsługi przez komunikacje zbiorową, – zapewnienie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego, – kontynuowanie procesu modernizacji torowisk tramwajowych.
	Budowa ronda ul. Ku Słońcu – Derdowskiego – Dworska	
	Modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Kołłątaja i Asnyka	
	Modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na ul. Ku Słońcu	
2007 – 2013	Modernizacje torowisk tramwajowych wraz z siecią trakcyjną m.in. na ul. Powstańców Wielkopolskich (od ul. Starkiewicza do ul. Mieszka I)	Strategia rozwoju Szczecina: <ul style="list-style-type: none"> – kształtowanie nowoczesnego, racjonalnie rozwiniętego, proekologicznego systemu transportu zbiorowego. Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego: <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego.
	Brama Portowa	
	na pętli Pomorzany	
	w al. Piastów	
	na ul. Boh. Warszawy	
	na ul. 3 Maja	
	na ul. Narutowicza i ul. Potulickiej	
	Pl. Kościuszki	
	na ul. B. Krzywoustego (od pl. Kościuszki do ul. Boh. W- wy)	
	na ul. Żołnierskiej	
	pętla Krzekowo	
	w al. Wyzwolenia	
	na ul. Piłsudskiego	
	na ul. Nocznickiego	
	na ul. Powstańców Wielkopolskich (od ul. Starkiewicza do pętli na Pomorzanych) i w pozostałych ulicach	

3. ZAKUPY I MODERNIZACJE TABORU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004 – 2006	Zakupy autobusów komunikacji miejskiej	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin: <ul style="list-style-type: none"> – kształtowanie miejskiej struktury efektywnej i sprawnie funkcjonującej, – poprawa standardów obsługi przez komunikację zbiorową, – zapewnienie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego.
	Zakupy taboru tramwajowego	
	Modernizacja taboru tramwajowego	
2007 – 2013	Zakupy autobusów komunikacji miejskiej	Strategia rozwoju Szczecina: <ul style="list-style-type: none"> – kształtowanie nowoczesnego, racjonalnie rozwiniętego, proekologicznego systemu transportu zbiorowego. Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego: <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego.
	Zakupy taboru tramwajowego	
	Modernizacja taboru tramwajowego	

4. INNE ZADANIA POPRAWIAJĄCE FUNKCJONOWANIE KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004 – 2006	Budowa systemu łączności, nadzoru, zarządzania komunikacją miejską na terenie Szczecina i Polic	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin: – kształtowanie miejskiej struktury efektywnej i sprawnie funkcjonującej, – zapewnienie możliwości osiągania celów etapowych, cząstkowych, – poprawa standardów obsługi przez komunikację zbiorową. Strategia rozwoju Szczecina: – kształtowanie nowoczesnego, racjonalnie rozwiniętego, proekologicznego systemu transportu zbiorowego. Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego: – stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego.
	Centralny System Zarządzania Ruchem „Mieszko”	
Budowa mostu kablowego do zasilania sieci trakcyjnej podstacji przy ul. Kolumba		
2007 – 2013	Kontynuacja realizacji Centralnego System Zarządzania Ruchem „Mieszko”	
	Budowa toru wyjazdowego z zajezdni Gołęczin przez ulicę Świętojańską	
	Budowa podstacji trakcyjnych przy ul. Chmielewskiego, Piłsudskiego, 5 Lipca	

V. OCZEKIWANE WSKAŹNIKI OSIĄGNIĘĆ PLANU

A. AUTOBUSY
T. TRAMWAJE

Nazwa wskaźnika	2003 r.	2006 r.	2013 r.
Liczba wozokilometrów w publicznym w transporcie drogowym [wozokm]	A.17 373 913 T. 8 579 764	A.17 407 433 T. 9 247 037	17 500 000 T.9 524 448
Liczba przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie [osoby]	A.90 535 647 T.74 074 620	A.92 164 027 T.75 406 931	A.101 443 706 T. 82 999 395
Wskaźniki jakości usług publicznego transportu:			
• kursy niewykonane [%]	A.0,09% T.0,68%	A.0,0% T.0,0%	A.0,0% T.0,0%
• kursy przyspieszone pow. 1 min [%]	A.0,01% T.0,04%	A.0,0% T.0,0%	A.0,0% T.0,0%
• kursy opóźnione pow. 3 min [%]	A.0,36% T.1,83%	A.0,30% T.1,60%	A.0,10% T.0,15%
• wskaźnik wykonania kursów [%]	A.99,96% T.99,31%	A.99,98% T.100%	A.99,99% T.100%
Udział biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży biletów transportu publicznego [%]	47,09	47,82	47,97
Długość tras/ długość linii [km]	A.303/ 555 T.46,5/98	A.310/565 T.46,5/98	A.330/580 T.52,5/104

Nazwa wskaźnika	2003 r.	2006 r.	2013 r.
Liczba pojazdów w ruchu, w tym niskopodłogowych (dotyczy autobusów) [szt]	A.191/11 T.91/147 wagonów	A.195/20 T.91/147 wagonów	A.210/100 T.97/159 wagonów
Przeciętna prędkość komunikacyjna w publicznym transporcie [km/h]	A.26,60 T.17,18	A.26,60 T.17,18	A.27,00 T.18,5
Przeciętna prędkość eksploatacyjna w publicznym transporcie drogowym [km/h]	A.21,09 T.14,63	A.21,09 T.14,63	A.21,25 T.15,50
Pojemność taboru jednego pojazdu (miejsca)	A.83 do 138 T.120-190	A.83 do 138 T.120-190	A.83 do 138 T.120-190

VI. FINANSOWANIE ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Realizacja zintegrowanego rozwoju transportu publicznego będzie finansowana z:

- opłat za usługi przewozowe,
- dotacji przedmiotowej na regularną komunikację miejską (dotacja z budżetu miasta),
- wygoszparowanych środków z budżetu miasta,
- środków przekazywanych przez centra handlowe na utrzymanie bezpłatnych linii dowozowo – podwozowych,
- środków UE na realizację projektów rozwoju i promocji transportu publicznego.

Na finansowanie transportu publicznego w latach 2004 – 2006 składać się będą środki:

Źródła finansowania	2004 r.	2005 r.	2006 r.
Środki wydatkowane przez ZDiTM [mln zł]	121,9	123, 4	140, 9
Środki inwestycyjne ze środków budżetowych miasta [mln zł]	4,12	20,459	25,156
Środki pomocowe z Unii Europejskiej* [mln zł]		58,334	73,06
Razem [mln zł]	126,02	202,193	239,116

*Przy założeniu 75 – procentowego udziału środków z Unii Europejskiej

Źródło: opracowanie własne przy udziale ZDiTM,

Podstawowymi źródłami finansowania transportu publicznego w ramach regularnej komunikacji miejskiej w Szczecinie są wpływy ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej i dotacja budżetowa.

Plan finansowy ZDiTM Szczecin w zakresie transportu miejskiego przedstawiać się będzie następująco [mln zł netto] (bez przychodów z usług na zadania zlecone przez Urząd Miejski i wpływów z kontroli biletów):

Wyszczególnienie	2004 r.	2005 r.	2006 r.
Przychody ZDiTM Szczecin – ogółem, z tego:	121, 8	123,5	140, 9
Przychody własne – wpływy ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej	82, 7	82,7	84, 4
Dotacja przedmiotowa	35, 7	37, 3	53,0
Pozostałe	3, 4	3, 5	3,5
Wydatki ZDiTM Szczecin ogółem, w tym zadania:	121,9	123, 5	140, 9
Koszt usług przewozowych	108, 5	110, 3	127, 5
Koszt pozostałej działalności organizatorskiej	13, 4	13, 2	13, 4

Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego przewiduje, że przychody na regularną komunikację miejską w roku 2004 wyniosą:

- 121 mln zł netto, z czego 82,7 mln zł netto to przychody ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej, co stanowi 67,9 % udziału w przychodach z komunikacji miejskiej,
- 35,7 mln zł netto stanowiąc będzie dotacja przedmiotowa na finansowanie usług przewozowych, której udział w przychodach wynosi 29,3%,
- 3,4 mln zł netto stanowią przychody pozostałe np.: przychody z dofinansowania przez gminy Police, Kołbaskowo i Dobra Szczecińska usług przewozowych organizowanych przez ZDiTM Szczecin i świadczonych na ich terenie.

Koszty pracy przewozowej bezpłatnych linii komercyjnych obsługujących Centra Handlowe Szczecina ponoszone są bezpośrednio przez placówki handlowe, które są obsługiwane ww. komunikacją. ZDiTM na podstawie umów zawartych z tymi Centrami (w zależności od częstotliwości kursowania linii komercyjnych) pobiera opłaty za korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej.

Ponadto ZDiTM jest koordynatorem rozkładów jazdy linii komercyjnych (za koordynację nowych rozkładów jazdy pobierana jest jednorazowa opłata). Opłata za korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej jak i opłata za koordynację rozkładów jazdy zasila przychody ZDiTM Szczecin.

VII. SYSTEM WDRAŻANIA

Plan rozwoju transportu publicznego będzie wdrażany przez Miasto we współpracy z następującymi podmiotami:

- Zarządem Dróg i Transportu Miejskiego,
- Miejskim Zakładem Komunikacyjnym,
- Szczecińskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym „Klonowica” Sp. z o.o.,
- Szczecińskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym „Dąbie” Sp. z o.o.,
- Szczecińsko – Polickim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o.,
- Państwową Komunikacją Samochodową Szczecin Sp. z o.o.

W zakresie prac dotyczących metropolizacji transportu publicznego, współpraca obejmie:

- Gminę Police, w tym miasta Police, Jasienica,
- Gminę Kołbaskowo,
- Gminę Dobra.

VIII. 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.
- badania 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.

ZESTAWIENIE TABELARYCZNE ZADAŃ INWESTYCYJNYCH PLANOWANYCH W W LATACH 2004-2006

w tys. zł.

Lp.	Nazwa przedsięwzięcia inwestycyjnego	Etapy zadania	Wartość inwestycji	Planowane nakłady finansowe w latach			Oczekiwane rezultaty realizacji przedsięwzięcia	Zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego	Podmioty uczestniczące w realizacji przedsięwzięcia
				2004	2005	2006			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
	Nakłady ogółem, w tym:		181 129 000	4 120 000	78 793 000	98 216 000			
	<i>wolne środki miasta</i>		49 735 000	4 120 000	20 459 000	25 156 000			
	<i>fundusze pomocowe(UE)</i>		131 394 000	0	58 334 000	73 060 000			
1	Budowa mostu kablowego do zasilania sieci trakcyjnej podstacji K. Kolumba	Zadanie jednoetapowe - obejmuje budowę mostu i ułożenia kabli do zasilania sieci trakcyjnej podstacji K. Kolumba					1. Wyeliminowanie zagrożenia porażenia prądem ludzi i zwierząt. 2. Poprawa pewności zasilania sieci trakcyjnej. 3. Zmniejszenie strat energii elektrycznej w sieci kablowej. 4. Zapewnienie bezpieczeństwa zasilania elektrycznego.	X	Gmina Miasto Szczecin
	Nakłady ogółem, w tym:		1 400 000	0	1 400 000	0			
	<i>wolne środki miasta</i>		350 000		350 000				
	<i>fundusze pomocowe(UE)</i>		1 050 000		1 050 000				
2	Zakup pojazdów do transportu osób niepełnosprawnych	Zadanie obejmuje zakup 6 pojazdów typu VW T-5 Combi					1. Poprawa standardu przewozu osób niepełnosprawnych 2. Zmniejszenie kosztów utrzymania i eksploatacji taboru	X	Gmina Miasto Szczecin
	Nakłady ogółem, w tym:		680 000	120 000	280 000	280 000			
	<i>wolne środki miasta</i>		260 000	120 000	70 000	70 000			
	<i>fundusze pomocowe(UE)</i>		420 000		210 000	210 000			
3	Przebudowa ul. Krzywoustego wraz z torowiskiem tramwajowym	Zakres zadania obejmuje przebudowę ok. 765 mb torowiska tramwajowego na odcinku od Pl. Kościuszki do Bramy Portowej oraz dodatkowo przebudowę układu drogowego ul. Krzywoustego na odcinku od Pl. Kościuszki do Pl. Zwycięstwa wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.					wg. Studium Wykonalności 1. Polepszenie transportu publicznego. 2. Oszczędność kosztów wynikających z eksploatacji pojazdów. 3. Oszczędności wynikające ze zmniejszenia straty czasu kierowców i pasażerów. 4. Oszczędności wynikające ze zmniejszenia kosztów wypadków drogowych. 5. Oszczędności wynikające ze zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska	X	Gmina Miasto Szczecin
	Nakłady ogółem, w tym:		18 699 000	0	18 699 000	0			
	<i>wolne środki miasta</i>		4675000	0	4 675 000	0			
	<i>fundusze pomocowe(UE)</i>		14 024 000	0	14 024 000	0			

4	Budowa ronda ul. Ku Słońcu - Derdowskiego - Dworska wraz z przebudową torowiska tramwajowego	Zakres zadania obejmuje przebudowę torowiska tramwajowego wraz z przebudową geometrii skrzyżowania z infrastrukturą techniczną dostosowując ją do układu torowego.					wg Studium Wykonalności 1. Poprawa komunikacji publicznej. 2. Zwiększenie przepustowości skrzyżowania. 3. Zmniejszenie emisji spalin do atmosfery. 4. Zmniejszenie hałasu poprzez skrócenie kolejek pojazdów oczekujących na przejazd przez skrzyżowanie. 5. Zmniejszenie kosztów utrzymania skrzyżowania. 6. Zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów. 7. Zmniejszenie liczby wypadków drogowych. 8. Zmniejszenie liczby zabitych i rannych. 9. Skrócenie średniego czasu przejazdu przez skrzyżowanie.	X	Gmina Miasto Szczecin	
			Nakłady ogółem, w tym:	15 600 000	1 000 000	6 600 000				8 000 000
			wolne środki miasta	4 650 000	1 000 000	1 650 000				2 000 000
			fundusze pomocowe(UE)	10 950 000	0	4 950 000				6 000 000
5	Szczeciński Szybki Tramwaj	W 2004r. - wykonanie dokumentacji; w 2005r. - rozpoczęcie pierwszej fazy etapu I czyli przebudowa układu geometrycznego ul. Hangarowej wraz z wykupem terenów; w 2006r. rozpoczęcie drugiej fazy etapu I czyli przebudowa ul. Gryfińskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą i wykupem terenów.					Rezultaty zostaną osiągnięte po wybudowaniu całego I etapu. Uzyska się: 1. Skrócenie czasu przejazdu. 2. Zmniejszenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego. 3. Zmniejszenie uciążliwości ekologicznej powodowanej przez tabor kołowy. 4. Zmniejszenie poziomu hałasu. 5. Zmniejszenie zanieczyszczenia atmosfery.	X	Gmina Miasto Szczecin	
			Nakłady ogółem, w tym:	27 000 000	3 000 000	12 000 000				12 000 000
			wolne środki miasta	9 000 000	3 000 000	3 000 000				3 000 000
			fundusze pomocowe(UE)	18 000 000	0	9 000 000				9 000 000

6	Modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w ul. Ku Słońcu	I etap – modernizacja torowiska na odcinku o długości ok. 400 mtp.(torowisko wspólne) od ul. Sikorskiego do ul. Ku Słońcu , II etap - modernizacja torowiska na odcinku o długości ok. 400 mtp. (torowisko wspólne) od ul. Sikorskiego do ul. Ku Słońcu, III etap - modernizacja torowiska na odcinku o długości 670 mtp. (torowisko wydzielone) od ul. Derdowskiego do ul. Kwiatowej, IV etap - modernizacja torowiska na odcinku o długości ok. 1250 mtp. od Placu Kościuszki do ul. Ku Słońcu					1. Poprawa komunikacji publicznej. 2. Zmniejszenie poziomu hałasu. 3. Zmniejszenie kosztów utrzymania torowiska. 4. Zmniejszenie kosztów eksploatacji tramwajów. 5. Zmniejszenie liczby wypadków drogowych.	X	Gmina Miasto Szczecin
	Nakłady ogółem, w tym:		11 900 000	0	0	11 900 000			
	wolne środki miasta		2 150 000	0	0	2 150 000			
	fundusze pomocowe(UE)		9 750 000	0	0	9 750 000			
7	Modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w ul. Kollątaja i Asnyka	Zakres zadania obejmuje modernizację torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w ul. Kollątaja i ul. Asnyka wraz z pętlą Niebuszewo - torowisko wspólne - przebudowa na tor węgierski - o długości ok. 1275 mtp.					1. Poprawa komunikacji publicznej. 2. Zmniejszenie poziomu hałasu. 3. Zmniejszenie kosztów utrzymania torowiska. 4. Zmniejszenie kosztów eksploatacji tramwajów. 5. Zmniejszenie liczby wypadków drogowych.	X	Gmina Miasto Szczecin
	Nakłady ogółem, w tym:		4 750 000	0	0	4 750 000			
	wolne środki miasta		750 000	0	0	750 000			
	fundusze pomocowe(UE)		4 000 000	0	0	4 000 000			
8	Zakup taboru tramwajowego	Zakres obejmuje zakup 18 wozów tramwajowych, w tym: 14 sztuk typu 105Na i 4 niskopodłogowe. Etap obejmuje opracowanie specyfikacji technicznej dotyczące wymagań technicznych dla tramwajów oraz ogłoszenie przetargu na zakup taboru tramwajowego, podpisanie umowy i przystąpienie do realizacji					1. Skrócenie czasu przejazdu. 2. Zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego. 3. Poprawa komfortu jazdy pasażerów. 4. Zmniejszenie poziomu hałasu. 5. Zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.		Gmina Miasto Szczecin
	Nakłady ogółem, w tym:		50 000 000	0	15 000 000	35 000 000			
	wolne środki miasta		12 500 000	0	3 750 000	8 750 000			
	fundusze pomocowe(UE)		37 500 000	0	11 250 000	26 250 000			

9	Modernizacja taboru tramwajowego	Zakres zadania obejmuje modernizację 40 wozów tramwajowych.					1. Polepszenie transportu publicznego. 2. Polepszenie komfortu jazdy pasażerów. 3. Oszczędność kosztów wynikających z eksploatacji tramwajów. 4. Zmniejszenie poziomu hałasu.	Gmina Miasto Szczecin
	Nakłady ogółem, w tym:		35 600 000	0	17 800 000	17 800 000		
	<i>wolne środki miasta</i>		8 900 000	0	4 450 000	4 450 000		
	<i>fundusze pomocowe(UE)</i>		26 700 000	0	13 350 000	13 350 000		
10	Zakup autobusów komunikacji miejskiej	Z uwagi na wiek eksploatowanego taboru autobusowego publicznej komunikacji miejskiej, przewiduje się coroczne zakupy nowych autobusów (niskopodłogowych autobusów miejskich i niskopodłogowych autobusów przegubowych) przy jednoczesnej kasacji starego taboru, w tym: w 2005r.- 8 szt., w 2006r. - 8 szt.					1. Poprawa bezpieczeństwa pasażerów. 2. Ograniczenie zanieczyszczenia atmosfery poprzez zmniejszenie toksyczności spalin. 3. Zmniejszenie hałasu. 4. poprawa punktualności. 5. Zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych. 6. Poprawa komfortu podróżowania pasażerów	1. Gmina Miasto Szczecin. 2. Szczecińskie przedsiębiorstwo Autobusowe "Dąbie" Sp. z o.o. 3. Szczecińskie przedsiębiorstwo Autobusowe "Klonowica" Sp. z o.o. 4. Szczecińsko - Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp z o.o.
	Nakłady ogółem, w tym:		12 000 000	0	6 000 000	6 000 000		
	<i>wolne środki miasta</i>		3 000 000	0	1 500 000	1 500 000		
	<i>fundusze pomocowe(UE)</i>		9 000 000	0	4 500 000	4 500 000		

11	"System łączności, nadzoru, zarządzania komunikacją miejską na terenie Szczecina i Polic" przy wykorzystaniu systemu Compact TETRA	Inwestycja etapowa. Wprowadzenie nowego systemu łączności: Etap I - Zakup, montaż i uruchomienie, w tym: projekt systemu i oprogramowanie, uruchomienie centrum łączności (koszt około 1 014 000 zł) Etap II - Zakup montaż i uruchomienie przewoźnych radiotelefonów wraz z modulem GPS w tramwajach. Koszt około 1 016 000 zł. Etap III - Zkup i montaż oraz uruchomienie radiotelefonów przewoźnych wraz z modulem GPS w autobusach spółki SPAK i SPAD. Koszt około:1 470 000 zł.					1. Zwiększenie punktualności jazdy. 2. Bieżący nadzór nad każdym pojazdem transportu miejskiego pod względem jego położenia z porównaniem do założonego rozkładu jazdy. 3. Poprawa bezpieczeństwa pasażerów i obsługi. 4. Możliwość natychmiastowej reakcji na zagrożenia bezpieczeństwa w pojazdach i na przystankach. 5. Możliwość sprawniejszego sterowania środkami transportu w razie występowania utrudnień ruchu, awarii, wypadków lub kolizji. 6. Umożliwienie wprowadzenia systemu informacji pasażerskiej na bieżąco informującej o kursowaniu środków komunikacji.		
			Nakłady ogółem, w tym:	3 500 000		1 014 000		2 486 000	
			wolne środki miasta			1 014 000		2 486 000	
			fundusze pomocowe(UE)						