

# **KONCEPCJA PRZEBIEGU DRUGIEGO ETAPU SZCZECIŃSKIEGO SZYBKIEGO TRAMWAJU (SST)**

## **CZĘŚĆ II STUDIUM KORYTARZOWE**

### **RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH CZĘŚCI II**



**WARSZAWA  
GRUDZIEŃ 2016**



## Wykonawca

**WYG International Sp. z o.o.**  
**ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 7**  
**02-366 Warszawa**

## Zamawiający

**Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w**  
**Szczecinie**



## SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP.....	4
2.	KONSULTACJE SPOŁECZNE CZĘŚCI DRUGIEJ OPRACOWANIA – STUDIUM KORYTARZOWEGO .....	4
3.	PRZEBIEG KONSULTACJI WRAZ ZE STANOWISKIEM WYKONAWCY.....	5



## 1. Wstęp

29 sierpnia 2015 roku rozpoczął funkcjonowanie **Szczeciński Szybki Tramwaj (SST)** stanowiący bardzo istotne w skali miasta bezkolizyjne połączenie łączące prawobrzeżną i lewobrzeżną część miasta. Trasa ma za zadanie zapewnić szybkie i sprawne połączenie łączące zalety klasycznego tramwaju i metra. Pierwszy oddany do użytku odcinek trasy o długości 4,0 km już od początku funkcjonowania bardzo istotnie zmienił możliwości przejazdowe z Prawobrzeża w kierunku Centrum Szczecina, a rozbudowa SST stanowi istotny element polityki transportowej miasta. W związku z chęcią kontynuacji prac nad przebiegiem SST Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie zlecił wykonanie koncepcji rozbudowy Etapu II. Celem projektu jest opracowanie koncepcji rozbudowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, oraz określenie możliwości i wariantów rozwojowych projektu, a także określenie dostępnego potencjału przewozowego, jaki może lub powinien być przenoszony przez SST i różnic między wariantami koncepcji rozwojowych.

Zgodnie z wymaganiami postawionymi przed Wykonawcą w dniu 14 listopada 2016 r. odbyły się konsultacje społeczne drugiej części opracowania – studium korytarzowego. Niniejsze opracowanie stanowi raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych.

## 2. Konsultacje społeczne części drugiej opracowania – studium korytarzowego

W dniu 14 listopada 2016 r. w sali sesyjnej Rady Miasta Szczecin (pl. Armii Krajowej) w godzinach od 17:00 do 20:00. odbyło się spotkanie konsultacyjne drugiej części opracowania – studium korytarzowego. Konsultacje miały charakter otwarty i zorganizowane zostały na podstawie zarządzenia nr 405/16 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 28 października 2016r. Zorganizowane zostały przy udziale Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie oraz Biura ds. Organizacji Pozarządowych Urzędu Miasta Szczecin.

Informacje o terminie i zakresie konsultacji zostały zamieszczone na stronach:

<http://www.zditm.szczecin.pl/kierowca/aktualnosc,1478682291,spotkanie-konsultacyjne-dotyczace-sst>

<https://wiadomosci.szczecin.eu/komunikacja/zapraszamy-na-konsultacje-dotyczace-sst>

Materiały merytoryczne (szczegóły dotyczące planów sytuacyjnych oraz orientacyjnych przebiegów wariantów zamieszczone zostały na stronie dedykowanej projektowi

[www.sst.wyginternational.pl](http://www.sst.wyginternational.pl)

oraz

[http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter\\_116177.asp](http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116177.asp).



### **3. Przebieg konsultacji wraz ze stanowiskiem Wykonawcy**

Podczas konsultacji autorzy opracowania zaprezentowali wyniki studium korytarzowego. Prezentacja prowadzona była wg następującego schematu:

- Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych
- Analiza dostępności przystanków, potoków pasażerskich, rozmieszczenia Park&Ride, Bike&Ride, wstępna analiza techniczna
- Wnioski z przeprowadzonego studium korytarzowego
- Podsumowanie i rekomendacja wariantów
- Dyskusja

Po przedstawieniu zgromadzonym 7 wariantów proponowanych przebiegów Szybkiego Szczecińskiego Tramwaju (Etap II) i zarekomendowaniu do dalszych analiz technicznych wariantów W1, W3 i W7 przystąpiono do debaty.

W poniższym zestawieniu tabelarycznych zebrane zostały propozycje oraz postulaty uczestników spotkania oraz zaprezentowane zostało stanowisko Wykonawcy do wniesionych uwag.



Id.	Autor uwagi i instytucja/organizacja którą reprezentuje	Treść uwagi	Stanowisko Wykonawcy	Sposób uwzględnienia uwagi
1	Mieszkaniec	<p>Żadna z propozycji nie przebiega przez ul. Mączną - os. Bukowe, co uniemożliwia dojazd do Szpitala Źdroje. Propozycja: 1 linia tramw. Kier. Leszczynowa - Źydowce; 2. Hangarowa - Dąbie; 3. obecna Turkusowa przedłużać za Selgrosem w stronę Pszennej - Kolorowych Domów - Chłopska - Rondo Regana - Dąbska - Pętla Kijewo - stąd powrót Struga - Łubinowa - Turkusowa</p>	<p>Budowa linii szybkiego tramwaju wymaga przyjęcia odpowiednich parametrów technicznych (np. promienie łuków poziomych i pionowych) w celu zapewnienia warunków do osiągnięcia odpowiednich prędkości. Przy gęstej zabudowie osiągnięcie parametrów odpowiednich dla szybkiego tramwaju jest trudne do realizacji i wymaga podjęcia kroków budzących sprzeciw społeczny (wyburzenia, wysiedlenia) oraz generuje duże koszty związane z wykupem gruntów i odszkodowaniami. Przy określaniu przebiegu poszczególnych wariantów brano pod uwagę dostępność terenu oraz starano się minimalizować kolizje z istniejącymi budynkami. Należy również mieć na uwadze, iż celem SST jest zapewnienie dostępności jak największej liczbie mieszkańców Prawobrzeża oraz zapewnienie jak najszybszego dojazdu do centrum. Trasowanie linii przez środek osiedli z dużą liczbą łuków o małym promieniu będzie skutkowało zmniejszeniem prędkości tramwaju, co zmniejszy jego konkurencyjność wobec pospiesznych linii autobusowych. Dodatkowo w każdym z wariantów proponowana jest modyfikacja układu komunikacji autobusowej, w taki sposób, aby z każdego miejsca Prawobrzeża zapewnić dojazd do przystanków SST i dogodną przesiadkę</p>	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
2	Rafał Bednarski	<p>1. Należało zrezygnować z pętli autobusowej Turkusowa, a wybudować ją w obrębie ulic: Jasna/Przelotowa i w połączeniu z Mączną; 2. Aprobata dla W7; 3. w wariantcie W3 - węzeł przesiadkowy Struga przeciągnąć do ul. Wiosennej do torów kolejowych do stacji PKP w str. ul. Pomorskiej i stąd do Kijewa</p>	<p>Lokalizacja pętli autobusowej nie wchodzi w zakres opracowania. SST ma na celu jak najszybsze połączenie Prawobrzeża z centrum miasta. Proponowany przebieg spowodowałby, że główne założenie II etapu SST nie byłoby spełnione, a pospieszne linie autobusowe byłyby bardziej atrakcyjne pod względem czasu przejazdu. Również dla mieszkańców osiedla Dąbie, dojazd do centrum miasta szybką koleją miejską będzie bardziej atrakcyjny, a co za tym idzie, częściej wybierany, niż SST.</p>	<p>Uwaga nie zostanie uwzględniona.</p>
3	Marcin Biskupski, RO Majowe	<p>Przeprowadzone wewnętrznie konsultacje na facebooku wyłoniły warianty W3 i W7</p>	<p>Uwaga nie wymaga komentarza.</p>	<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia.</p>
4	Marek Molewicz, Szczeciński Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Miejskiej	<p>1. Propozycja - W2 najpilniejszym wariantem, powinien być wykonany do roku 2020. 2. W5 i W6 nie do przyjęcia, bo jest to dalszy etap rozbudowy linii tramwajowych na prawobrzeżu, 3. - Propozycja przedłużenia wariantu W7 jako W8 ulicą Chłopska do Kijewa przez "wolne" jeszcze tereny.</p>	<p>Planując przebieg SST, należy wziąć pod uwagę wiele czynników. Wariant 1, który zakłada przebieg SST do Kijewa jest w stanie obsłużyć zarówno osiedle Bukowe, jak i os. Nad Rudzianką, przy odpowiednio założonym układzie linii autobusowych, jako komunikacji dowozowej. Przebieg wariantu 1 ma zabezpieczoną rezerwę terenu w mpzp, co stanowi dużą przewagę nad przebiegiem proponowanym w punkcie 3 niniejszego postulatu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona (w zakresie przebiegu linii tramwajowej przez os. Nad Rudzianką).</p>
5	Mirosław Jońca partia Nowoczesna (Prawobrzeże)	<p>1. Propozycje wariantów W3 i W7 z możliwością rozdzielenia W7 w dwóch kierunkach: W7 - ul. Brązowa i w stronę os. Nad Rudzianką ul. Swojską, Gwarną do ul. Dąbskiej. 2. Problem Szpitala Źdroje rozwiąże linia autobusowa</p>	<p>Wykonawca nie analizował możliwości rozwidlenia przebiegu II etapu SST. Wykonawca, dla każdego z wariantów proponuje zmianę układu komunikacji publicznej zapewniającej możliwość dojazdu do SST</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona. Wykonawca dodatkowo przeanalizuje przebieg SST w kierunku os. Nad Rudzianką.</p>



Id.	Autor uwagi i instytucja/organizacja którą reprezentuje	Treść uwagi	Stanowisko Wykonawcy	Sposób uwzględnienia uwagi
6	Tadeusz Kłosowki Os. Słoneczne	1. Utworzyć na W1 przystanek na żądanie u zbiegu ulic Przelotowa/Turkusowa/Jasna i poprowadzić od tego przystanku ścieżkę do ulicy Walecznych 47 by mieszkańcy dojeżdżający do szpitala mogli wysiąść na tym przystanku i dotrzeć do szpitala nie przesiadając się wcześniej na autobus; 2. W1 - poprowadzić przez osiedle Nad Rudzianką do Bukowego; 3. W3 - poprowadzić od pętli ulicą Dąbska - Zoologiczna - Niedźwiedzia - Struga - Łubinowa - Turkusowa do miasta.	W studium przeanalizowano najkorzystniejsze warianty przebiegu szczególnie mając na uwadze potencjał przewozowy czyli liczbę pasażerów, którzy będą korzystać z linii tramwajowej.	Uwaga nie zostanie uwzględniona.
7	Wojciech Dorzyńkiewicz Radny Miasta Szczecin	Propozycja kolejnego wariantu - tramwaj do os. Majowe i Bukowe (rozgałęzienie na pętli na os. Słonecznym). Wg autora nowy wariant obsłuży około 39 tys. mieszkańców	W studium przeanalizowano najkorzystniejsze warianty przebiegu szczególnie mając na uwadze potencjał przewozowy czyli liczbę pasażerów, którzy będą korzystać z linii tramwajowej.	Uwaga nie zostanie uwzględniona.
8	Marek Duklanowski Radny Miasta Szczecin	Tramwaj na północ i południe od os. Słoneczne jest do przyjęcia pod względem finansowym. Tramwaj do Kijewa jest zbędny (obsłuży za mało mieszkańców). W7 jest wariantem wartym do przyjęcia. Dane dotyczące liczby mieszkańców dzielnic, wymiany pasażerskiej na poszczególnych przystankach, potoków pasażerskich, których w analizach użył wykonawca nie są obiektywne ("są z palca wysrane"). Wyniki są zawyżone w porównaniu z oficjalnymi danymi UM. Wykonawca zobowiązał się do ponownego przeanalizowania danych PESEL i zweryfikowania wyników.	Dane dotyczące liczby mieszkańców dzielnic pochodzą z bazy punktów adresowych uzyskanych z UM. Dane dotyczące wymiany pasażerskiej i potoków pasażerskich określone zostały na podstawie matematycznego modelu ruchu wykonanego dla obszaru SOM na podstawie przeprowadzonych badań ruchu. Stosowanie modeli ruchu do celów planistycznych jest obecnie najlepszym i najbardziej rozpowszechnionym narzędziem. Wątpliwości mogą budzić przedstawione sumaryczne wyniki liczby osób będących w obszarze oddziaływania poszczególnych wariantów. Obszary dostępności poszczególnych przystanków częściowo się nakładają, stąd zawyżona liczba mieszkańców.	Uwaga nie wymaga uwzględnienia.
9	Roman Walaszkowski	W1-W3-W7 są wariantami akceptowalnymi, ale W3 lepiej poprowadzić Wiosenną i Jesienną, bliżej torów PKP, do dworca; Uwaga o konieczności dojazdu do szpitala - pętla przy szpitalu Zdroje. SKM nie wzbudzi zainteresowania pasażerów, tramwaj jest wygodniejszym środkiem komunikacji.	Z punktu widzenia obsługi miasta istotne jest, aby funkcjonujące systemy transportu zbiorowego wzajemnie się uzupełniały. SST, SKM oraz układ linii komunikacji autobusowej powinny stanowić spójną sieć obsługującą jak największą liczbę mieszkańców.	Uwaga nie wymaga uwzględnienia.
10	Wiesław Makay - Biuro Planowania Przestrzennego Miasta	Padła propozycja, aby dla W7 powstał podwariant, w którym trasa tramwajowa zostałaby skierowana przez os. Nad Rudzianką. Trasa w tym przebiegu obejmowałaby znaczący obszar osiedla Bukowego i całe os. Nad Rudzianką. Osiedle Nad Rudzianka jest osiedlem rozwojowym, które w chwili obecnej ma już ponad 3 tys. Docelowa "chłonność" tego osiedla to 10 tys. mieszkańców. Jest to duży potencjał, który powoduje, że osiedle to może być znaczącym źródłem	Wykonawca, dla każdego z wariantów proponuje zmianę układu komunikacji publicznej zapewniającej możliwość dojazdu do SST. Niezależnie od wyboru wariantu, os. Nad Rudzianką zostanie skomunikowane. Przy wyborze wariantu innego niż W7, do osiedla Nad Rudzianką zostanie poprowadzona autobusowa komunikacja dowozowa.	Uwaga zostanie uwzględniona. Wykonawca dodatkowo przeanalizuje przebieg SST w kierunku os. Nad Rudzianką.



Id.	Autor uwagi i instytucja/organizacja którą reprezentuje	Treść uwagi	Stanowisko Wykonawcy	Sposób uwzględnienia uwagi
		i celem ruchu. Kłopotliwa byłaby lokalizacja pętli tramwajowej, która w przypadku os. Bukowego wypada przy budynkach, kłopotliwa byłaby również lokalizacja pętli tramwajowej		
11	Arkadiusz Borkowski	Największe potoki ruchu generują osiedla Majowe, Bukowe i Słoneczne. Autor złożył swoje propozycje przebiegu linii. Docelowo (w długiej perspektywie czasu) powinny powstać 3 linie tramwajowe (w chwili obecnej nie ma pieniędzy na to, żeby te linie powstały). Autor zaprezentował dwie propozycje: Linia 1. Pętla Turkusowa - Jasna - MTS'y (tereny potencjalnie pod zabudowę mieszkaniową) - Szkoła - przecięcie ul. Łubinowej na wysokości Andrzejewskiego) i dalej w kierunku ul. Botanicznej (wg załączonych rysunków). Wg autora, w chwili obecnej nie ma potrzeby prowadzić tramwaju do Kijewa. Trasa ta pozwoliłaby obsłużyć dwa największe generatory ruchu - os. Majowe i Słoneczne. Linia 2: Szpital - Kolorowych Domów - Handlowa - Łubinowa - Struga - Pomorska (do stacji Dąbie)	Budowa linii szybkiego tramwaju wymaga przyjęcia odpowiednich parametrów technicznych (np. promienie łuków poziomych i pionowych) w celu zapewnienia warunków do osiągnięcia odpowiednich prędkości. Przy gęstej zabudowie osiągnięcie parametrów odpowiednich dla szybkiego tramwaju jest trudne do realizacji i wymaga podjęcia kroków budzących sprzeciw społeczny (wyburzenia, wysiedlenia) oraz generuje duże koszty związane z wykupem gruntów i odszkodowaniami. Przy określaniu przebiegu poszczególnych wariantów brano pod uwagę dostępność terenu oraz starano się minimalizować kolizje z istniejącymi budynkami. Należy również mieć na uwadze, iż celem SST jest zapewnienie dostępności jak największej liczbie mieszkańców Prawobrzeża oraz zapewnienie jak najszybszego dojazdu do centrum. Trasowanie linii przez środek osiedli z dużą liczbą łuków o małym promieniu będzie skutkowało zmniejszeniem prędkości tramwaju, co zmniejszy jego konkurencyjność wobec pospiesznych linii autobusowych.	Uwaga nie zostanie uwzględniona.
12	Iwona Nowakowska Radna os. Dąbie, partia Razem	Konieczna jest realizacja wariantu skierowanego na Dąbie, które wkrótce się rozwinie przemysłowo i jest najgorzej skomunikowanym osiedlem Argument: z SKM ludzie nie korzystają! Należy poprawić dostęp do osiedla Dąbie poprzez komunikację autobusową i tramwajową, a przede wszystkim zwiększyć częstotliwość przejazdów, co ułatwi pasażerom funkcjonowanie.	Z punktu widzenia obsługi miasta istotne jest, aby funkcjonujące systemy transportu zbiorowego wzajemnie się uzupełniały. Warianty przebiegu II etapu SST zostały przygotowane przy założeniu uruchomienia Szybkiej Kolei Miejskiej oraz remarszrutyzacji linii autobusowych, w taki sposób, aby razem tworzyły komplementarną sieć komunikacji zbiorowej obsługującą jak największą liczbę mieszkańców. Obsługa osiedla Dąbie Szybką Koleją Miejską oraz dostosowanym układem linii autobusowych będzie najbardziej efektywnym rozwiązaniem. Z doświadczenia wielu polskich miast wynika, że szybka kolej miejska cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem.	Uwaga nie wymaga uwzględnienia.
13	Mariusz Babiński, radny miasta Szczecin	Nie ma możliwości dotarcia wszędzie. Należy połączyć tramwaje z komunikacją autobusową. Przed pętlą w wariantcie W1 należy utworzyć parking dla mieszkańców spoza miasta, i zwiększyć liczbę i autobusów dojeżdżających do każdego miejsca.	Wykonawca w każdym z wariantów proponuje lokalizacje parkingów Park&Ride, Bike&Ride oraz zmiany układu komunikacji publicznej w celu zapewnienia możliwości dojazdu do SST.	Uwaga nie wymaga uwzględnienia.
14	Przemysław Kabata	Uwaga do W3 - Czy dobrze zaplanowana jest ilość miejsc parkingowych w pobliżu Kijewa? W mieście są wielkie problemy z zaparkowaniem. Ilość osób korzystających z parkingów będzie wzrastała z chwilą zmiany środka komunikacji samochod - tramwaj. Również zainteresowanie tramwajem zależy od liczby	W studium korytarzowym, w wariantcie W3 omyłkowo nie określono wielkości parkingu P&R przy pętli końcowej. Wykonawca, biorąc pod uwagę potencjał rozwojowy os. Kijewo, proponuje parking duży na około 200 m.p. Zapisy zostaną uzupełnione.	Uwaga zostanie uwzględniona.





Id.	Autor uwagi i instytucja/organizacja którą reprezentuje	Treść uwagi	Stanowisko Wykonawcy	Sposób uwzględnienia uwagi
		miejsc parkingowych, szczególnie dla osób dojeżdżających spoza Szczecina.		
15	Marcin Matias Radny miasta Szczecin	Koncentracja miejsc pracy na Lewobrzeżu, ale czy to się nie zmieni? Os. Słoneczne się starzeje, a Kijewo zaczyna się rozrastać, czy to w planach powinno zostać uwzględnione? Jak zmiany demograficzne wpłyną na komunikację? Analizy powinny obejmować plany rozwojowe.	Przedstawione w studium korytarzowym analizy wykonywane były dla roku 2021. Wybrana przez Wykonawcę metoda prognozowania ruchu uwzględnia prognostyczne zmiany demograficzne.	Uwaga nie wymaga uwzględnienia.
16	Marek Chabior, RO Słoneczne	Najkorzystniejszy z wariantów W1, szybki tramwaj, kończy się aż w Kijewie. Tramwaj ma być "szybkim", dotrzeć do odpowiednich (konkretnych) miejsc pomoże sieć autobusów. Tę sieć trzeba prawidłowo dopracować.	Wykonawca, dla każdego z wariantów proponuje zmianę układu komunikacji publicznej zapewniającej możliwość dojazdu do SST.	Uwaga nie wymaga uwzględnienia.