Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin
Łukasz Kadłubowski
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel. +4891 42 45 209
fax +4891 42 45 207
lkadlubowski@um.szczecin.pl • www.szczecin.eu

Szczecin, 2025-04-03

Pan
Dariusz Smoliński
Radny Rady Miasta Szczecin

Nasz znak: WGK-II.0003.546.2024.MJ
Dotyczy: interpelacja nr 855

Szanowny Pan Radny,

w odpowiedzi na interpelację nr 855 informuję, że narzędziem realizacji strategii rozwoju miasta, określającym politykę przestrzenną Szczecina, w tym także politykę parkingową jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin - dokument przyjęty uchwałą Nr XXXIX/1061/22 Rady Miasta Szczecin, z dnia 26 kwietnia 2022 r. Studium jest zobowiązaniem publicznym, wiążącym organy gminy przy sporządzaniu planów miejscowych. Określa sposób zagospodarowania miasta, związki pomiędzy zagospodarowaniem przestrzennym i systemem transportowym oraz ustalenia wiążące dla podejmowanych działań inwestycyjnych. W rozdziale V przedmiotowego Studium – ROZWÓJ SYTEMÓW KOMUNIKACJI I INFRASTRUKTURY INŻYNIERYJNEJ można znaleźć podstawowe cele i kierunki Miasta w zakresie zrównoważonego rozwoju systemów komunikacji. Głównym celem zmian w systemie transportowym jest dostosowanie do mobilności jego użytkowników. Z uwagi na rosnące potrzeby przemieszczania się mieszkańców oraz wzmacnianie komunikacyjnych powiązań metropolitalnych i wewnętrznych Szczecina, system transportowy stanowi jedną z głównych determinant gospodarczego rozwoju miasta. Proponowane rozwiązania komunikacyjne uwzględniać powinny zasadę minimalizacji negatywnego wpływu transportu na środowisko. Z kolei w zakresie gospodarki przestrzennej zarządzanie mobilnością realizowane będzie przez działania:

- eliminowanie ruchu tranzytowego poprzez rozbudowę układów obwodnicowych

- ograniczanie dostępności samochodowej centralnych obszarów miasta

- zwiększanie dostępności i jakości transportu zbiorowego

- poprawę warunków dla ruchu pieszego i rowerowego poprzez niwelowanie barier architektonicznych i przestrzennych oraz realizację nowych połączeń pieszych i rowerowych (rozwój sieci infrastruktury)

- kontrolę dostępności miejsc postojowych oraz terenochłonności układu drogowego

- realizację idei miasta krótkich odległości - redukcję popytu na transport poprzez odpowiednią politykę lokalizacyjną i kształtowanie programu usługowego osiedli i dzielnic.

W rozdziale dotyczącym Parkowanie zauważalny jest podział miasta na trzy strefy o różnych priorytetach komunikacyjnych i parkingowych. Strefę Strategicznej Interwencji (z preferencją dla pieszych, komunikacji publicznej, elektromobilności i uzupełniających środków komunikacji, ze stopniowym ograniczaniem ruchu prywatnych aut na Starym Mieście i Łasztowi) - kolor żółty na mapie;

Strefę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (strefa preferencji dla komunikacji publicznej i elektromobliności z udziałem aut prywatnych) – kolor niebieski. Strefę Zewnętrzna (obszar poza śródmieściem oddzielony linią SKM - bez ograniczeń w ruchu z uwzględnieniem parkingów buforowych na granicy strefy) – kolor fioletowy. Integralną częścią tej koncepcji jest budowa parkingów P+R, parkingów przy stacjach SKM, które umożliwią łączenie różnych rodzajów transportu w trakcie jednej podróży. Zrealizowane już parkingi P+R to:

- Hangarowa (425 miejsc)
- Turkusowa (58 miejsc)
- Jaśminowa - przy ZUS-ie (40 miejsc)
- węzeł przesiadkowy Głębokie (ok. 150 miejsc)
- węzeł przesiadkowy Podjuchy (ok. 140 miejsc)
- pętla na ul. Szafera (ok. 180 miejsc).

W 2022 roku szczeciński system parkingowy powiększył się o duży parking przy ul. Arkońskiej, który także może pełnić funkcję P+R (na 400 miejsc) w sumie ok. 1400 miejsc. Spółka NiOL na zlecenie Miasta realizuję rozbudowę i modernizację parkingu pod Trasą Zamkową. We wrześniu bieżącego roku zakończył się pierwszy etap tych prac, obejmujący przebudowę części zachodniej parkingu. Zamiast starej betonowej nawierzchni są teraz asfaltowe drogi manewrowe i miejsca postojowe z kostki granitowej. Jest też nowe oświetlenie i nowa kanalizacja deszczowa. Po modernizacji zachodnia część parkingu liczy 77 miejsc postojowych dla samochodów osobowych i 9 dla autokarów. Przetarg na przebudowę wschodniej części parkingu pod Trasą Zamkową planowany jest w pierwszym kwartale 2025 roku. Zakłada utworzenie 175 miejsc postojowych wraz ze skateparkiem. W trzecim ostatnim etapie – w części północnej - powstanie parking na 100 miejsc i zjazd na nową ulicę Jana z Kolna. Wjazd/wyjazd od strony południowej zostanie przesunięty, w związku z czym objętość parkingu z II etapu zostanie zredukowana z 175 do 168. Trzeci etap zostanie zrealizowany po wybudowaniu Mostu Kłodnego. Wszystkie etapy obejmują przebudowę i budowę infrastruktury technicznej podziemnej (sieci kanalizacji deszczowej, wodociągowej, elektroenergetycznej, teletechnicznej, gazowej) oraz naziemnej (nowe oświetlenie). Cel całej inwestycji to uporządkowanie terenu pod Trasą Zamkową oraz zwiększenie liczby miejsc postojowych. Przed rozpoczęciem modernizacji parking pod Trasą Zamkową mógł pomieścić ok. 250 pojazdów. Po

modernizacji i rozbudowie będzie miał 354 miejsca postojowe. Ponadto spółka NiOL jest w trakcie realizacji projektu, który polega na rozebraniu budynku przychodni przy ul. Staromłyńskiej i wybudowaniu w tym dwóch nowych budynków, w tym jednego z dwupoziomowym podziemnym parkingiem na 254 samochody. Projekt jest na etapie prawnego porządkowania działek, na których powstanie inwestycja. Po zakończeniu tego procesu NiOL ogłosi przetarg, którego celem będzie wykonanie budynków i wspomnianego parkingu. Szczecińskie TBS kończy budowę dwupoziomowego parkingowca na 260 miejsc w ścisłym centrum w kwartale wyznaczonym aleją Wojska Polskiego oraz ulicami Małkowskiego, ks. Bogusława X, Bohaterów Getta Warszawskiego, bł. Królowej Jadwigi. Poza tym sieć parkingów obsługujących przystanki Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej została ukończona.

PRZYSTANEK	P&R ILOŚĆ MIEJSC
Przystanek Szczecin Pomorzany	11
Przystanek Szczecin Cmentarz Centralny (d. Ku Słońcu)	21
Przystanek Szczecin Turzyn	38
Przystanek Szczecin Łękno	91
Przystanek Szczecin Niebuszewo	169
Przystanek Szczecin Drzetowo	22
Przystanek Szczecin Żelechowa	31
Przystanek Szczecin Golęcin	12
Przystanek Szczecin Stołczyn (d. Glinki)	17
Przystanek Szczecin Skolwin	18
Przystanek Szczecin Trzebusz	39
Przystanek Szczecin Załom	16

Przystanek Szczecin Zdunowo	37
Przystanek Szczecin Dunikowo	10
Przystanek Szczecin Dąbie	160
Przystanek Szczecin Podjuchy	144
Przystanek Szczecin Łasztownia	20
RAZEM SZCZECIN	**856**

Nadrzędnym celem zmian jest poprawa jakości życia w mieście poprzez zmniejszenie emisji spalin, hałasu i gazów cieplarnianych. Drogą do tego celu jest zrównoważona mobilność, czyli stan, w którym wszystkie sposoby podróżowania po mieście; pieszo, komunikacją publiczną, rowerem czy prywatnym samochodem są równie dostępne i funkcjonalne. Na podstawie przedstawionych danych należy stwierdzić, że zawarta w interpelacji teza o zmniejszaniu się liczby miejsc parkingowych nie znajduje potwierdzenia w faktach. Tym samym nie mają podstaw rozważania o negatywnym wpływie zmniejszającej się liczby miejsc postojowych na czystość powietrza w Szczecinie.

Oprócz inwestycji związanych z rozbudową systemu parkingowego Miasto stale modernizuje i rozwija komunikację publiczną. Temu celowi służą zakupy nowego taboru tramwajowego i autobusowego, remonty torowisk. Zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego i poprawa stanu technicznego tras tramwajowych w mieście to główne cele realizowanego aktualnie projektu „Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II". Przedsięwzięcie obejmuje newralgiczne, najbardziej obciążone komunikacyjnie arterie miasta. Szczecin ma jedną z najbardziej rozwiniętych sieci tramwajowych w Polsce. Szczecińskie tramwaje przewożą rocznie 65 milionów pasażerów. Długość pojedynczego toru wynosi 118,74 km. Długość modernizowanych torowisk w ramach projektu to 25,79 km (21,7% istniejących). Torowa rewolucja – bo tak ze względu na bezprecedensową skalę został nazwany pakiet inwestycji tramwajowo-drogowych, rozpoczęła się w roku 2016. Większość zadania jest już wykonana. Projekt obejmuje następujące szczegółowe zadania:

1. Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną:

- w ciągu al. Niepodległości – pl. Żołnierza Polskiego – al. Wyzwolenia – pl. Rodła do Ronda Giedroycia
- w ciągu ul. Kołłątaja- ul. Asnyka – pętla Niebuszewo
- w ciągu pl. Żołnierza Polskiego – pl. Hołdu Pruskiego – ul. Matejki – ul. Piłsudskiego (do pl. Rodła).

2. Rozbudowa i przebudowa układu drogowego al. Powstańców Wielkopolskich dla zadania pn. „Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu al. Powstańców Wielkopolskich do pętli Pomorzany wraz z rozbudową pętli.
3. Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu ul. Nabrzeże Wieleckie na wysokości ul.: Podwale – ul. Kolumba – Chmielewskiego – Smolańska – Budziszyńska – do rozjazdów przed pętlą Pomorzany oraz w ciągu ul. Nowa od wiaduktu kolejowego – pl. Ratuszowy – ul. Dworcowa na wysokości hotelu Novotel wraz z dodatkowa relacją pod wiaduktem.
4. Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną na pl. Szarych Szeregów.
5. Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w węźle Wyszyńskiego.
6. Remont podstacji prostownikowej Kolumba.
7. Budowa podstacji prostownikowej Chmielewskiego.
8. Remont podstacji prostownikowej Kaszubska

Korzyści inwestycji z punktu widzenia komunikacji tramwajowej to:

- skrócenie czasu podróży,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wzrost poziomu bezpieczeństwa w komunikacji,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na klimat,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury.

Torowa rewolucja umożliwi połączenie już wyremontowanych torowisk w jedną spójną sieć tras tramwajowych, wykonanych przy użyciu nowoczesnych i zaawansowanych technologii o wysokich parametrach eksploatacyjnych. Wzrost atrakcyjności transportu szynowego sprzyja przejmowaniu pasażerów z transportu indywidualnego, a tym samym zmniejszaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia mieszkańców. Projekt „Przebudowa torowisk

tramwajowych w Szczecinie – etap II" współfinansowany jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, PRIORYTET: VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, DZIAŁANIE: 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach oraz uwzględniony do dofinansowania w ramach kolejnej perspektywy finansowej z programu FEnIKS 2021-2027 – Działanie FENX.03.01 Transport miejski. Szacunkowy koszt 592,5 mln zł, dofinansowanie UE 356,2 mln zł. Równocześnie z Torową rewolucją w Szczecinie realizowana inna inwestycja związana z infrastrukturą tramwajową a dofinansowana z UE. Przebudowa ul. Szafera na odcinku od al. Wojska Polskiego do Hali Widowiskowo-Sportowej wraz z budową torowiska i pętli została wykonana jako jedno z zadań w ramach projektu „Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie". Projekt otrzymał dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 i działania 6.1. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. Przebudowa ul. Szafera objęła odcinek od włączenia istniejącej ul. Szafera do Al. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Romera – długość ok. 1,2 km. Powstały drogi o dwóch dwupasmowych jezdniach z torowiskiem tramwajowym dwukierunkowym, zabudowanym umożliwiającym poruszanie się autobusów komunikacji miejskiej. Wzdłuż jezdni zbudowano chodniki i drogi rowerowe. Nowa pętla tramwajowo-autobusowa przy ul. Szafera w pobliżu hali widowiskowo-sportowej ma cztery perony tramwajowe długości 90 metrów każdy. Lokalizacja oraz przyjęte rozwiązania projektowe pętli tramwajowo- autobusowej wraz z parkingiem zostały dobrane w taki sposób, by zachęcić do zamiany środka transportu z pojazdu samochodowego na transport publiczny. Obecnie realizowany jest projekt pn. „Przebudowa ulicy Szafera (od. al. Wojska polskiego do ul. Sosabowskiego), etap realizacyjny II i III – przebudowa ulicy Szafera od skrzyżowania z ul. Romera i ul. Modrą do ul. Sosabowskiego". Inwestycja rozpoczęła się w lutym 2023. W ramach tego zadania budowana jest droga dwupasmowa dwukierunkowa do ulicy Sosabowskiego/Taczaka wraz ze ścieżką rowerową i chodnikami. Dzięki tej inwestycji z nowej oraz już istniejących arterii powstanie droga dwupasmowa dwukierunkowa łącząca ulicę Krzywoustego z al. Wojska Polskiego/Rondo Olszewskiego. Nowe torowisko zostało połączone z ul. Żołnierską, a obsługę linii tramwajowych ze zlikwidowanej pętli Krzekowo przejęła pętla Szafera. Cała inwestycja ma być gotowa do użytku w lutym 2025 roku. Kolejnym projektem będącym w trakcie realizacji, dotyczącym komunikacji zbiorowej jest budowa

Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. SKM wraz ze skomunikowanymi węzłami przesiadkowymi będzie główną osią transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Tworząc zintegrowany z innymi gałęziami transportu publicznego (tramwaje autobusy) oraz indywidualnego (parkingi P&R, B&R) system kolejowych połączeń, zapewni szybkie, wygodne i bezpieczne przemieszczanie się w obrębie SOM. Projekt realizowany jest od 2018 r. przez Gminę Miasto Szczecin i sąsiednie samorządy: Stargard, Goleniów, Gryfino, Police oraz mniejsze gminy (Kobylanka, Dobra, Kołbaskowo). Polega na modernizacji odcinków istniejących linii kolejowych (nr 406, 273, 351), unowocześnieniu infrastruktury, budowie nowych przystanków itd. Koszt to ok. 1,2 mld zł, z czego 512 mln zł stanowi dofinansowanie UE. Uruchomienie wszystkich połączeń SMK planowane jest na 2026 rok.

Spółka Nieruchomości i Opłaty Lokalne na bieżąco monitoruje dostępne na rynku technologie w celu znalezienia oferty, która zapewni kierowcom wygodne narzędzie do wyszukiwania wolnych miejsc. Systemy naprowadzające na wolne miejsca postojowe to niewątpliwie przydatne rozwiązanie przede wszystkim dla kierowców.

z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Łukasz Kadłubowski