

POLITYKA TRANSPORTOWA (T)

PREAMBUŁA

Rada Miasta Szczecin mając na względzie zrównoważony rozwój Miasta oraz poprawę warunków życia jego mieszkańców, na które istotny wpływ wywiera transport zarówno publiczny jak i prywatny, uchwala niniejszą „Politykę transportową”, przyjmując za horyzont jej realizacji rok 2015. Jest ona dokumentem stanowiącym zbiór zasad, celów, priorytetów, proponowanych działań i wskazań do planowania, projektowania, realizacji i administrowania rozwojem transportu. Nie zastępuje ona dokumentów planistycznych w zakresie transportu i komunikacji w mieście, ale jest z nimi ściśle skorelowana. Ma ona za zadanie naświetlić kierunki rozwoju transportu w Szczecinie, tak aby możliwe było uniknięcie błędów jakie popełniono w innych miastach, w tym w wielu rozwiniętych państwach Europy Zachodniej w tej dziedzinie.

Dokument niniejszy opracowano tak aby jego zapisy były w zgodzie m.in. z „Polityką Transportową Państwa na lata 2006-2025” oraz założeniami „Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013”. Jest ona także spójna z zapisami „Białej Księgi – Europejskiej polityki transportowej 2010: czas na podjęcie decyzji” – szczególnie w zakresie rozwoju i promocji transportu publicznego oraz ograniczeń dla samochodów prywatnych.

Polityka transportowa kierowana jest do mieszkańców Szczecina, władz Miasta oraz regionu, podmiotów związanych z transportem i organizacją transportu pasażerów i ładunków, a także środowisk naukowych.

W Szczecinie jako gospodarczym, naukowym, administracyjnym i kulturalnym centrum regionu zbiegają się szlaki transportu samochodowego, kolejowego, rzeczno-gi i morskiego. Również bliskość Skandynawii i granicy z Niemcami oraz przystąpienie Polski do Unii Europejskiej sprawia, iż pojawiły się nowe możliwości rozwoju gospodarki, kultury i turystyki, którym towarzyszyć powinna modernizacja i rozbudowa układu komunikacyjnego w celu poprawy dostępności dla mieszkańców jak i osób przyjezdnych terenów przemysłowo-usługowo-handlowych oraz obiektów kulturalnych.

Układ komunikacyjny Szczecina jest cechą odróżniającą go od innych miast Polski i Europy. Promienisty układ ulic powoduje, że praktycznie wszystkie połączenia międzydzielnicowe muszą odbywać się przez centralne rejony miasta, a nie do końca ukształtowany układ uliczny w Śródmieściu uniemożliwia wykorzystanie istniejących już odcinków ulic w celu skierowania ruchu tranzytowego na jego obrzeża. Szczecin nie posiada także centrum w dosłownym tego słowa znaczeniu, a jedynie rozległy, choć zróżnicowany obszar śródmiejski.

Wyraźnie zarysowany jest podział miasta na historyczną część lewobrzeżną i stosunkowo nową część prawobrzeżną, której znaczną część zajmują osiedla Słoneczne, Majowe i Bukowe oraz rozbudowujące się intensywnie osiedle Nad Rudzianką. Obie części są rozdzielone szeroką doliną Odry (zwaną Międzyodrzem) z dwoma głównymi ramionami rzeki: Odram Zachodnią i Regalicą. Znajduje się tam stosunkowo niewiele zabudowy mieszkalnej, a na znacznej powierzchni zlokalizowane są m.in. porty, stocznie i przedsiębiorstwa spedycyjne.

Ten specyficzny układ wymusza długie przejazdy pomiędzy pełniącą głównie rolę mieszkalną częścią prawobrzeżną a lewobrzeżem, gdzie skupione są miejsca pracy, wyższe uczelnie i administracja. Codziennie, więc tysiące Szczecinian pokonuje wiele kilometrów przekraczając Odrę i Regalicę, w tym wielu samochodami, pozostali korzystają z komunikacji zbiorowej. Rolą Władz Szczecina jest zapewnienie atrakcyjnej alternatywy dla indywidualnych podróży samochodem poprzez wybudowanie linii „szybkiego tramwaju” łączącego bezpośrednio prawobrzeżne osiedla mieszkaniowe z centrum Szczecina. Pozwoliłoby to na skrócenie czasu podróży, wpłynęło na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska oraz odciążało coraz bardziej zatłoczoną ul. Gdańską.

XIX-wieczne założenia architektoniczne powodują, iż miasto szczyci się zielenią i szerokimi ulicami umożliwiającymi wydzielenie torowisk tramwajowych, co pozwala na priorytetowe traktowanie komunikacji tramwajowej oraz przyjęcie założenia, iż tramwaj będzie podstawowym środkiem komunikacji miejskiej obsługującym główne ciągi komunikacyjne miasta. Autobus zaś jako bardziej mobilny, ale mimo wszystko mniej przyjazny dla środowiska naturalnego zapewni komunikację z terenami gdzie tramwaj nie dociera.

Lawinowy wzrost liczby samochodów spowodował wzrost kongestii w ruchu drogowym, szczególnie w godzinach rannych i popołudniowych szczytów komunikacyjnych. Bez podjęcia odpowiednich działań występujące już objawy niesprawności systemu transportowego, wynikające z przeciążenia niektórych szczecińskich układów drogowych (czego przykładem może być ciąg ulic Energetyków – Gdańska – Struga), zaczną nasilać się jeszcze bardziej. Dlatego też należy wyraźnie zaznaczyć, że przyjęcie Polityki Transportowej jest dopiero początkiem trudnej drogi, a rolą zarówno Prezydenta Miasta jak i Rady Miasta jest konsekwentne wdrażanie jej założeń.

Przy realizacji zadań wynikających z Polityki transportowej Władze Miasta Szczecina współpracować będą z administracją rządową w tym przede wszystkim Ministerstwem Infrastruktury i Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad z także z Wojewodą Zachodniopomorskim, Samorządem Województwa Zachodniopomorskiego, samorządami sąsiednich powiatów i gmin, szczecińskim środowiskiem naukowym i organizacjami pozarządowymi.

DZIAŁ I

CELE

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

1. Celu strategicznego nr 1. Osiągnięcie standardu miejskich funkcji społeczno gospodarczych właściwych dla ponadregionalnego centrum, w tym celów kierunkowych:

1.1. Szczecin ponadregionalnym centrum administracyjnym, naukowym, kulturalnym, gospodarczym i finansowym,

1.2. Szczecin ponadregionalnym centrum transportu międzynarodowego.

2. Celu strategicznego nr 2. Zróżnicowana, zrównoważona i efektywna gospodarka o dużym potencjale wzrostu,

w tym celu kierunkowego:

2.3. Miejski system transportowy sprzyjający rozwojowi.

3. Celu strategicznego nr 4. Poprawienie jakości życia w mieście, w tym celu kierunkowego:

4.2. Nowoczesna infrastruktura społeczna i techniczna.

4. Celu strategicznego nr 5. Ochrona oraz wykorzystanie walorów przyrodniczych, rewitalizacji i rozwój przestrzeni miejskiej,

W tym celu kierunkowego:

5.1. Poprawiony stan środowiska przyrodniczego.

DZIAŁ II

ZASADY

Polityka transportowa realizowana będzie w oparciu o następujące zasady:

1. Strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta Szczecina
2. Zapewnienia odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na obszarze Szczecina celów o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i ogólnomiejskim.
3. Zapewnienia odpowiednich powiązań regionalnych, krajowych i międzynarodowych.
4. Funkcjonowanie miejskiej strefy płatnego parkowania jako przeciwdziałanie nadmiernemu zatłoczeniu śródmieścia pojazdami, w celu niedopuszczenia do przekroczenia pojemności systemu.
(Strefa Płatnego Parkowania stanowi ograniczenie dla rosnącej liczby samochodów osobowych poruszających się i parkujących w śródmiejskich ciągach komunikacyjnych. Jest ona barierą dla - ograniczonego pierwotnie jedynie pojemnością układu komunikacyjnego - dostępu samochodów, których coraz większy ruch wpływa negatywnie na stan środowiska naturalnego oraz warunki życia mieszkańców Śródmieścia. Poprzez system opłat z jednej strony wymusza rotację pojazdów parkujących w SPP, a drugiej zachęca do pozostawiania pojazdów poza centrum i korzystania z komunikacji miejskiej.)
5. Zintegrowanego planowania, którego celem jest zrównoważony rozwój Szczecina
(Realizacja nowych osiedli mieszkaniowych, zakładów produkcyjnych, centrów usługowo-handlowych i innych obiektów bądź miejsc cięższego obciążenia większej liczby mieszkańców, musi zapewniać dogodny dojazd indywidualnych i publicznych środków transportu oraz umożliwiać prowadzenie działalności gospodarczej, której obsługa nie miałaby negatywnego wpływu na otoczenie).
6. Priorytetowego traktowania rozwoju komunikacji zbiorowej.
(Komunikacja zbiorowa jako najefektywniejszy i przyjazny dla środowiska naturalnego środek transportu powinna być traktowana priorytetowo przy planowaniu modernizacji i rozwoju układu komunikacyjnego Szczecina).
7. Minimalizowania negatywnych skutków rozwoju transportu na otoczenie mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu, na etapie planowania, projektowania i zarządzania komunikacją w mieście.
(Rozwój szeroko rozumianego układu komunikacyjnego miasta wiąże się najczęściej ze wzrostem uciążliwości – hałas, spaliny, drgania – dla mieszkańców mieszkających w sąsiedztwie nowobudowanych tras komunikacyjnych czy nowych linii komunikacji miejskiej. W procesie planowania należy przyjąć takie rozwiązania, które zminimalizują bądź zrekompensują niekorzystny wpływ transportu na otoczenie).
8. Zasadę bieżącego analizowania stanu istniejącego, reagowania na rozwój miasta i aktualizowania polityki transportowej.

9. Dążenia do poprawy prestiżu i wizerunku miasta.

DZIAŁ III

KIERUNKI PODEJMOWANYCH DZIAŁAŃ

1. Rozwój układu komunikacyjnego miasta przy uwzględnieniu istniejącego i planowanego zewnętrznego systemu transportowego, w szczególności sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz linii kolejowych i lotnisk.
2. Wzmocnienie rangi i poprawa jakości transportu zbiorowego, z uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa osobistego pasażerów i dostępności środków transportu dla osób niepełnosprawnych.
3. Poprawa dostępności rejonów miasta, stanowiących główne cele podróży, przy wykorzystaniu środków komunikacji zbiorowej oraz roweru.
4. Zahamowanie degradacji infrastruktury transportowej.
5. Usprawnienie zarządzania ruchem.
6. Poprawa systemu transportu ładunków przy jednoczesnym ograniczeniu jego negatywnych skutków dla miasta.
7. Ochrona środowiska naturalnego.
8. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
9. Elementy realizacji Polityki Transportowej

ROZDZIAŁ 1.

Rozwój układu komunikacyjnego miasta przy uwzględnieniu istniejącego i planowanego zewnętrznego systemu transportowego, w szczególności sieci autostrad i dróg ekspresowych, linii kolejowych i lotnisk oraz dróg wodnych.

Przy planowaniu rozwoju układu komunikacyjnego należy mieć na względzie związek Szczecina z otaczającymi go miastami i gminami, jak również istnienie i rozbudowę krajowych i międzynarodowych szlaków komunikacyjnych w kierunkach wschód-zachód i północ-południe.

- 1.1. Planowanie układu komunikacyjnego miasta uwzględniające rozwój zewnętrznych szlaków komunikacyjnych drogowych, kolejowych i wodnych
 - 1.1.1. koordynacja planów rozwojowych układu transportowego z gminami wchodzącymi w skład aglomeracji szczecińskiej,
 - 1.1.2. połączenie układu komunikacyjnego miasta z planowanymi autostradami i drogami ekspresowymi.
- 1.2. Poprawa dostępności miasta
 - 1.2.1. rozwój infrastruktury umożliwiającej wzrost liczby międzynarodowych połączeń komunikacyjnych, w tym budowa i wydzielenie parkingów dla autobusów turystycznych przy głównych celach ruchu turystycznego
 - 1.2.2. usprawnienie powiązania systemu transportowego miasta z przejściami granicznymi,
 - 1.2.3. poprawa dostępności (konkurencyjności) lotniska w Goleniowie, pełniącego rolę lotniska dla Szczecina, poprzez uruchomienie bezpośredniego połączenia kolejowego pomiędzy Szczecinem a Portem Lotniczym Goleniów, z wykorzystaniem szynobusów,

- 1.2.4. prowadzenie intensywnego lobbingu na rzecz budowy drogi ekspresowej S3 (docelowo autostrady A3), przebudowy drogi krajowej nr 10 do parametrów drogi ekspresowej.

ROZDZIAŁ 2.

Wzmocnienie rangi i poprawa jakości transportu zbiorowego z uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa osobistego pasażerów i dostępności środków transportu dla osób niepełnosprawnych.

Aby zachęcić do korzystania z usług komunikacji zbiorowej mieszkańców i turystów należy zapewnić jej jak najlepsze warunki funkcjonowania. Będzie to możliwe np. w wyniku dokonania zmian w organizacji komunikacji miejskiej, ale przede wszystkim poprzez zapewnienie stabilności w finansowaniu usług komunikacji zbiorowej oraz wykorzystanie przez miasto szansy, jaką niosą ze sobą dostępne fundusze Unii Europejskiej na dofinansowanie inwestycji z zakresu komunikacji miejskiej.

2.1. Poprawa atrakcyjności komunikacji zbiorowej.

(Poprawa atrakcyjności komunikacji zbiorowej to nie tylko większe wpływy, ale i niższe koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej (efekt skali). Niższe koszty w dalszej perspektywie pozwolą na polepszenie jakości usług poprzez inwestycje oraz zwiększenie częstotliwości przejazdów)

- 2.1.1. sukcesywna wymiana taboru tramwajowego i autobusowego,
- 2.1.2. maksymalne wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej dzięki racjonalizacji marszrutytacji i rozkładów jazdy,
- 2.1.3. przeprowadzanie kompleksowych badań będących podstawą racjonalizacji sieci transportu zbiorowego,
- 2.1.4. poprawa dostępności komunikacji zbiorowej dla osób niepełnosprawnych poprzez dostosowanie taboru oraz wprowadzenie odpowiedniego systemu informacji (dostępność środków transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych jest nie tylko problemem społecznym, ale i ekonomicznym. Większa mobilność tych osób umożliwia im korzystanie z dóbr kulturalnych, rekreacyjnych, sportowych, co jest korzystne nie tylko dla nich, ale i dla firm oferujących tego typu usługi),
- 2.1.5. wprowadzenie monitoringu w pojazdach komunikacji zbiorowej w celu poprawy bezpieczeństwa pasażerów,
- 2.1.6. poprawa jakości świadczonych usług komunikacji zbiorowej poprzez zwiększenie liczby podmiotów świadczących te usługi na zlecenie Miasta (np. poprzez tworzenie linii obsługiwanych przez mikrobusy),
- 2.1.7. umożliwienie wnoszenia opłat za przejazd środkami komunikacji miejskiej w sposób odmienny niż klasycznym biletom (np. poprzez: kartę miejską, itp.),
- 2.1.8. wprowadzenie sprawnego systemu zarządzania ruchem drogowym, co ułatwi nadanie priorytetu dla komunikacji zbiorowej, sterowanie ruchem pojazdów komunikacji zbiorowej oraz przekazywanie na bieżąco informacji pasażerom o sytuacji panującej na interesujących ich trasach.

2.2. Finansowanie komunikacji zbiorowej.

- 2.2.1. podstawą finansowania szczecińskiej komunikacji zbiorowej są wpływy ze sprzedaży biletów oraz dotacja z budżetu Miasta,

- 2.2.2. należy dążyć do możliwie największego udziału wpływów ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej w pokryciu kosztów jej utrzymania, czego warunkiem jest zachęcanie mieszkańców do korzystania ze środków komunikacji miejskiej (np. poprzez różnego rodzaju akcje promocyjne), a także przeprowadzanie okresowych (np. raz w roku) analiz zmiany kosztów jej funkcjonowania i wynikających z tego niezależnych od uwarunkowań społeczno-politycznych korekt cen biletów.
- 2.2.3. należy poszukiwać zewnętrznych źródeł finansowania rozwoju komunikacji,
- 2.2.4. wprowadzenie nowoczesnych metod organizacji i zarządzania komunikacją miejską umożliwi racjonalizację zatrudnienia zarówno w strukturach zarządzających jak i realizujących przewozy komunikacji zbiorowej.

ROZDZIAŁ 3.

Poprawa dostępności rejonów miasta, stanowiących główne cele podróży, przy wykorzystaniu środków komunikacji zbiorowej oraz roweru

Aby usprawnić miejski system komunikacyjny należy ułatwić możliwie najliczniejszej grupie mieszkańców dostęp do komunikacji zbiorowej oraz umożliwić bezpieczne korzystanie z roweru nie tylko w celach rekreacyjnych, lecz także jako alternatywnego wobec samochodu środka transportu.

3.1. Szeroka dostępność komunikacji zbiorowej

- 3.1.1. na etapie planowania osiedli mieszkaniowych koniecznym jest uwzględnienie rozwiązań umożliwiających obsługę osiedli przez komunikację zbiorową jak również zapewniających bezpieczne i dogodne dojścia do przystanków,
- 3.1.2. mieszanie funkcji mieszkaniowych, pracy, usług i rekreacji, ograniczy potrzebę podróżowania na większe odległości i stworzy możliwość osiągnięcia celu pieszo bądź rowerem,
- 3.1.3. podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej w śródmieściu oraz na głównych ciągach komunikacyjnych będzie tramwaj, uzupełniany autobusami, a na pozostałym obszarze miasta linie autobusowe,
- 3.1.4. niezbędnym jest stworzenie systemu informacji dla pasażerów, przedstawiającego bieżącą sytuację o warunkach ruchu, (zmianach, opóźnieniach, nadjeżdżających pojazdach, itp.),
- 3.1.5. należy włączyć do obsługi miasta kolej jako środek transportu dowożący bezpośrednio do centrum miasta ludność zamieszkujejącą na terenie aglomeracji szczecińskiej,
- 3.1.6. poprawa dostępności dworców i przystanków kolejowych,
- 3.1.7. osoby odwiedzające Szczecin są potencjalnymi pasażerami komunikacji zbiorowej, musi więc zostać stworzony system zachęcający do korzystania z jej usług (np. poprzez programy lojalnościowe, współpracę Miasta z hotelami i wprowadzenie zasady „bilet hotelowy – bilet komunikacji miejskiej”, itp.),
- 3.1.8. rozwój szczecińskiej komunikacji zbiorowej jako komunikacji aglomeracyjnej obsługującej nie tylko Miasto Szczecin ale i sąsiednie gminy (np. na wzór obowiązującego obecnie systemu komunikacji pomiędzy Szczecinem a Policami),
- 3.1.9. stworzenie szybkiego połączenia komunikacją zbiorową łączącego centrum Szczecina z lotniskiem w Goleniowie,
- 3.1.10. przy projektowaniu nowych układów komunikacyjnych należy zapewnić - o ile jest to możliwe - wydzielone pasy dla tramwajów i - o ile jest to zasadne – dla

- autobusów oraz rezerwować tereny pod parkingi typu *park and ride*, m.in. w rejonach końcowych przystanków komunikacji miejskiej i głównych węzłów przesiadkowych, natomiast w korytarzach o dużych potokach pasażerskich koniecznym jest wybudowanie nowych tras tramwajowych,
- 3.1.11. zahamowanie degradacji i modernizacja infrastruktury tramwajowej w celu bardziej efektywnego jej wykorzystania,
 - 3.1.12. budowa „szczecińskiego szybkiego tramwaju” łączącego prawo i lewobrzeżną część Miasta.
- 3.2. Rower środkiem komunikacji
- 3.2.1. w pierwszej kolejności należy realizować rozbudowę istniejących dróg rowerowych, tak aby tworzyły one spójny system,
 - 3.2.2. w porozumieniu z sąsiednimi gminami należy wybudować sieć międzygminnych ścieżek rowerowych, które stanowiąc będą regionalny element międzynarodowych tras rowerowych,
 - 3.2.3. w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej, celem jest wybudowanie rowerowych dróg dojazdowych oraz parkingów i urządzeń do przechowywania rowerów, np. przy ważniejszych przystankach szybkiego tramwaju, w rejonach pętli tramwajowych i węzłach przesiadkowych.
- 3.3. Nabrzeża miejskie powinny podkreślać morski charakter Szczecina oraz jego związek z rzeką. W tym celu należy umożliwić bezpieczne cumowanie statków białej floty, żaglowców i jachtów, a w przyszłości także tramwajów wodnych, które zapewnią komunikację z marinami nad Jeziorem Dąbie oraz lotniskiem sportowym Dąbie.

ROZDZIAŁ 4.

Usprawnienie zarządzania ruchem.

Od sprawności systemu zarządzania ruchem zależy płynność przemieszczania się pojazdów, osób i ładunków na coraz bardziej zatłoczonych ulicach. Działania mające na celu poprawę funkcjonowania układu komunikacyjnego nie mogą się ograniczać jedynie do budowy nowych dróg, efektywniejszego zarządzania ruchem czy stosowania zakazów bądź ograniczeń. Konieczna jest edukacja społeczeństwa, które musi zauważyć korzyści jakie płyną np. z wyeliminowania ruchu samochodowego z pewnych obszarów, priorytetu dla komunikacji zbiorowej, a co za tym idzie szybszego przemieszczania się komunikacją zbiorową niż prywatnym samochodem.

- 4.1. Należy dążyć do stworzenia centralnego systemu zarządzania ruchem uwzględniającego wymogi priorytetu dla transportu zbiorowego, który pozwoli dynamicznie wpływać na ruch drogowy w mieście, co przyczyni się do minimalizowania skutków zmieniających się natężeń ruchu.
- 4.2. Ograniczenie ruchu kołowego w śródmieściu poprzez:
 - 4.2.1. kontynuację budowy obwodnicy śródmiejskiej,
 - 4.2.2. ograniczenie ruchu samochodów osobowych w śródmieściu dzięki stosowaniu bodźców ekonomicznych oraz budowę alternatywnych tras omijających centrum miasta,

- 4.2.3. ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych w centralnych rejonach miasta oraz strefach intensywnej zabudowy mieszkaniowej,
 - 4.2.4. poszerzanie stref ruchu uspokojonego oraz obszarów wolnych od ruchu samochodów - ciągów pieszo-rowerowych,
 - 4.2.5. poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego dzięki ograniczeniu możliwości parkowania na chodnikach oraz skuteczne egzekwowanie kar wobec kierowców parkujących w miejscach objętych zakazem parkowania, w szczególności na ścieżkach rowerowych.
- 4.3. Przeprowadzanie akcji edukacyjnych wśród mieszkańców (poczynając od dzieci w przedszkolach i szkołach, a kończąc na osobach dorosłych do których dociera lokalna prasa i telewizja) popartych systemem zachęt stanowi warunek powodzenia zmian w systemie organizacji ruchu.
- 4.4. Prowadzenie badań natężeń ruchu drogowego, co jest warunkiem sprawnego zarządzania ruchem w mieście.
- 4.5. Parkowanie
- 4.5.1. na obszarze miasta powinny obowiązywać strefy o zróżnicowanym stopniu zaspokojenia potrzeb na miejsca postojowe. Zasięgi tych stref oraz graniczne wskaźniki parkingowe wskazane będą w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i w Studium Układu Komunikacyjnego,
 - 4.5.2. stosowanie opłat za parkowanie w centrum Szczecina jako element racjonalizacji wykorzystania istniejących miejsc parkingowych (Strefa Płatnego Parkowania - SPP),
 - 4.5.3. podział SPP na podstrefy ze zróżnicowaną opłatą za parkowanie w zależności od lokalizacji z równoczesnym wprowadzeniem parkomatów i systemu informacji o wolnych miejscach parkingowych (element systemu zarządzania ruchem),
 - 4.5.4. w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej należy po dokonaniu analiz i wprowadzeniu odpowiedniej polityki taryfowej, podjąć budowę parkingów strategicznych (*park and ride*) w pobliżu końcowych przystanków komunikacji miejskiej i węzłów przesiadkowych.

ROZDZIAŁ 5.

Poprawa systemu transportu ładunków przy jednoczesnym ograniczeniu jego negatywnych skutków dla miasta.

Poprawa systemu transportu ładunków w obrębie miasta musi nastąpić zarówno w przypadku pojazdów samochodowych jak i kolei. Szczególnie w przypadku transportu pojazdami o dużej ładowności mamy do czynienia z sytuacją, która jest niekorzystna zarówno dla przewoźników jak i mieszkańców miasta, zabudowy mieszkalnej czy miejskiej infrastruktury drogowej. Z jednej strony następuje wzrost kosztów ze względu na wydłużenie czasu podróży, z drugiej hałas, spaliny i drgania mają destrukcyjny wpływ na infrastrukturę drogową i szeroko rozumiane otoczenie mieszkańców miasta. Dodatkowym zagrożeniem jest transport materiałów niebezpiecznych zarówno samochodami ciężarowymi jak i koleją, szczególnie w kierunku do i z Polic.

Odciążenie dróg miejskich od ruchu pojazdów ciężarowych ma swój wymierny efekt ekonomiczny w postaci mniejszych nakładów finansowych na remonty zniszczonych dróg.

- 5.1. Należy dążyć do eliminacji kolejowego transportu ładunków niebezpiecznych z terenów gęstej zabudowy mieszkaniowej poprzez budowę kolejowej obwodnicy zachodniej oraz wspierać ideę rozwoju transportu kombinowanego, który umożliwiłby wykorzystanie potencjalnych zdolności przewozowych, tkwiących w istniejącym lokalnym systemie kolejowym i żegludze śródlądowej.
- 5.2. Transport ciężarowy
 - 5.2.1. ułatwienie dostępu dla ciężkiego transportu drogowego do portu i centrów przeładunkowych (logistycznych) poprzez budowę dogodnych tras dojazdowych wraz z budową parkingów dla samochodów ciężarowych,
 - 5.2.2. ograniczenie tranzytu pojazdów o dużej ładowności przez centrum miasta poprzez budowę obwodnicy śródmiejskiej,
 - 5.2.3. ograniczenia w ruchu samochodów ciężarowych w centrum miasta,
 - 5.2.4. po dokonaniu odpowiednich analiz i uzgodnieniu z przedsiębiorcami możliwe będą czasowe ograniczenia w ruchu pojazdów dostawczych w wybranych rejonach miasta (np. zakaz poruszania się takich pojazdów w określonych godzinach),
 - 5.2.5. egzekwowanie przez upoważnione służby zakazów ruchu i parkowania.
- 5.3. Transport śródlądowy ograniczający się praktycznie do przewozu ładunków sypkich, nie wpływa znacząco na obciążenie układu komunikacyjnego Szczecina. Jednakże ze względu na chęć podkreślenia związków miasta z Odrą i rozwoju turystyki, należy tak planować przebudowę i rozbudowę układu komunikacyjnego, aby nabrzeża stały się ponownie miejscem handlu i spotkań mieszkańców oraz atrakcją turystyczną.

ROZDZIAŁ 6.

Ochrona środowiska naturalnego.

Rozwój transportu pociąga za sobą ingerencję w środowisko naturalne i bezpośrednie otoczenie człowieka a jego skutki przejawiają się we wzroście natężenia hałasu i drgań oraz w zanieczyszczeniu powietrza, które to niekorzystne zjawiska stanowią koszty zewnętrzne transportu. Dlatego też konieczne jest podejmowanie działań, które zminimalizują negatywne skutki rozwoju transportu i wpłyną na poprawę stanu istniejącego.

Duży wpływ na stan środowiska naturalnego i kondycję zdrowotną społeczeństwa miasta ma sposób odbywania codziennych podróży do miejsc pracy, nauki, rozrywki, itp. Należy podjąć działania mające na celu zwiększenie liczby mieszkańców podróżujących komunikacją zbiorową, co poprzez zmniejszenie liczby pojazdów w ruchu, wpłynie pozytywnie na stan środowiska naturalnego. Zachęcając natomiast do wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu osiągnie się dodatkową korzyść, jaką jest poprawa kondycji fizycznej społeczeństwa.

- 6.1. Postulowane działania w celu ograniczenia hałasu drogowego
 - 6.1.1. ograniczenie wielkości ruchu drogowego i kongestii na drogach,
 - 6.1.2. wprowadzenie ograniczeń prędkości pojazdów,
 - 6.1.3. wprowadzenie organizacji ruchu umożliwiającej płynne poruszanie się pojazdów,
 - 6.1.4. stosowanie nowoczesnych konstrukcji i materiałów przy remontach i budowie dróg i torowisk,

- 6.1.5. nasadzenia zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych, która stanowi naturalną barierę ochronną przed hałasem, a w miejscach gdzie jest to uzasadnione montaż ekranów akustycznych,
 - 6.1.6. wymiana przestarzałego taboru komunikacji miejskiej na bardziej przyjazny dla środowiska,
 - 6.1.7. zachęcanie mieszkańców do korzystania ze środków komunikacji miejskiej lub odbywania podróży rowerem.
- 6.2. Postulowane działania w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza
- 6.2.1. ograniczenie wielkości ruchu drogowego,
 - 6.2.2. preferencje dla tramwajowej komunikacji miejskiej,
 - 6.2.3. kontrole stanu technicznego pojazdów,
 - 6.2.4. zachęcanie mieszkańców do korzystania ze środków komunikacji miejskiej lub odbywania podróży rowerem.
- 6.3. Postulowane działania w celu ograniczenia drgań
- 6.3.1. ograniczenie ruchu ciężkich pojazdów ciężarowych na wyznaczonych trasach i obszarach,
 - 6.3.2. stosowanie nowoczesnych materiałów przy remontach i budowie torowisk,
 - 6.3.3. wymiana przestarzałego taboru tramwajowego na bardziej nowoczesny.

ROZDZIAŁ 7.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- 7.1. Polepszenie stopnia bezpieczeństwa ruchu w mieście możliwe będzie poprzez:
- 7.1.1. rozszerzenie zakresu stosowania ciągów wolnych od ruchu samochodowego, a w obszarach zabudowy mieszkaniowej i usługowej - stref ruchu uspokojonego,
 - 7.1.2. uruchomienie systemu centralnego zarządzania ruchem drogowym,
 - 7.1.3. zmniejszenie liczby kolizji i wypadków dzięki:
 - a) zintensyfikowaniu działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na ulicach i parkingach,
 - b) poszerzaniu wiedzy o przepisach ruchu drogowego wśród pieszych, dzieci i rowerzystów,
 - c) poprawie parametrów technicznych dróg i ich właściwemu oznakowaniu,
 - d) weryfikacji potrzeby ograniczania prędkości do uzasadnionych przypadków i egzekwowanie przestrzegania tych ograniczeń.
- 7.2. Dla polepszenia poczucia bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników transportu miejskiego konieczne jest:
- 7.2.1. lepsze działanie straży miejskiej i policji,
 - 7.2.2. rozwój systemu monitorowania ruchu ulicznego,
 - 7.2.3. polepszenie łączności ze służbami miejskimi poprzez wyposażenie pojazdów transportu zbiorowego w odpowiednie środki łączności.

Wykaz programów realizacyjnych wraz z ogólnym harmonogramem działań

Kod programu	Nazwa programu	Cele szczegółowe realizowane przez program	Przewidywany termin przekazania Radzie Miasta projektu uchwały w sprawie programu	Projekty	Termin rozpoczęcia realizacji projektu	Projekty inwestycyjne	Cele szczegółowe realizowane przez projekt
T1	Program rozwoju sieci drogowej oraz poprawy bezpieczeństwa, płynności i jakości ruchu	1.2.1. , 1.2.2., 2.3.1., 2.3.2., 2.3.3., 5.1.1. , 5.1.2.		T1.1. Projekt "Budowa obwodnic", w tym zadania: obwodnica Śródmieścia Szczecina,	2003	X	1.2.1. , 2.3.1., 2.3.3.
				T1.2. Projekt "Przebudowa ul. Autostrada Poznańska"	2004	X	1.2.1. , 2.3.1.
				T1.3. Projekt "Modernizacja miejskiego odcinka drogi nr 10"	2004	X	1.2.1. , 2.3.1., 2.3.3.
				T1.4. Projekt "Budowa i modernizacja głównych miejskich ciągów drogowych"	Zadanie realizowane na bieżąco	X	2.3.1., 2.3.3.
				T1.5. Projekt "System ścieżek rowerowych"	2005	X	2.3.1., 3.3.2., 5.1.1. , 5.1.2.
				T1.6. Projekt "Centralny System Zarządzania Ruchem Drogowym w mieście"	2008	X	2.3.1., 2.3.2., 2.3.3., 5.1.2.
				T1.7. Projekt „Studium Układu Komunikacyjnego”	2007		1.2.1., 2.3.1., 2.3.2., 2.3.3., 5.2.1.
				T1.8. Projekt „Studium funkcjonowania i obsługi ruchu lotniczego”	2007		1.1.2., 3.3.2., 5.3.2.
T2	Program rozwoju i poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej	1.2.1. , 2.3.2., 4.2.7., 5.1.2.		T2.1. Projekt "Zakup i modernizacja taboru komunikacji miejskiej"	2005	X	2.3.2., 5.1.2.
				T2.2. Projekt "Szybki tramwaj"	2002	X	2.3.2., 4.2.7.
				T2.3. Projekt „Rozbudowa i modernizacja torowisk, sieci trakcyjnej i systemu zasilania energetycznego”	Zadanie realizowane na bieżąco	X	2.3.2., 5.1.2.