

KONCEPCJA PRZEBIEGU DRUGIEGO ETAPU SZCZECIŃSKIEGO SZYBKIEGO TRAMWAJU (SST)



STUDIUM KORYTARZOWE



Układ prezentacji:

- *Wstęp*
- *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*
- *Pytania i odpowiedzi*

Wstęp

W ramach przeprowadzonego studium korytarzowego zbadano 7 wariantów przebiegu drugiego etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju (SST). Wyznaczając korytarze i projektując lokalizację torowiska w pasie drogowym uwzględniono następujące uwarunkowania ogólne:

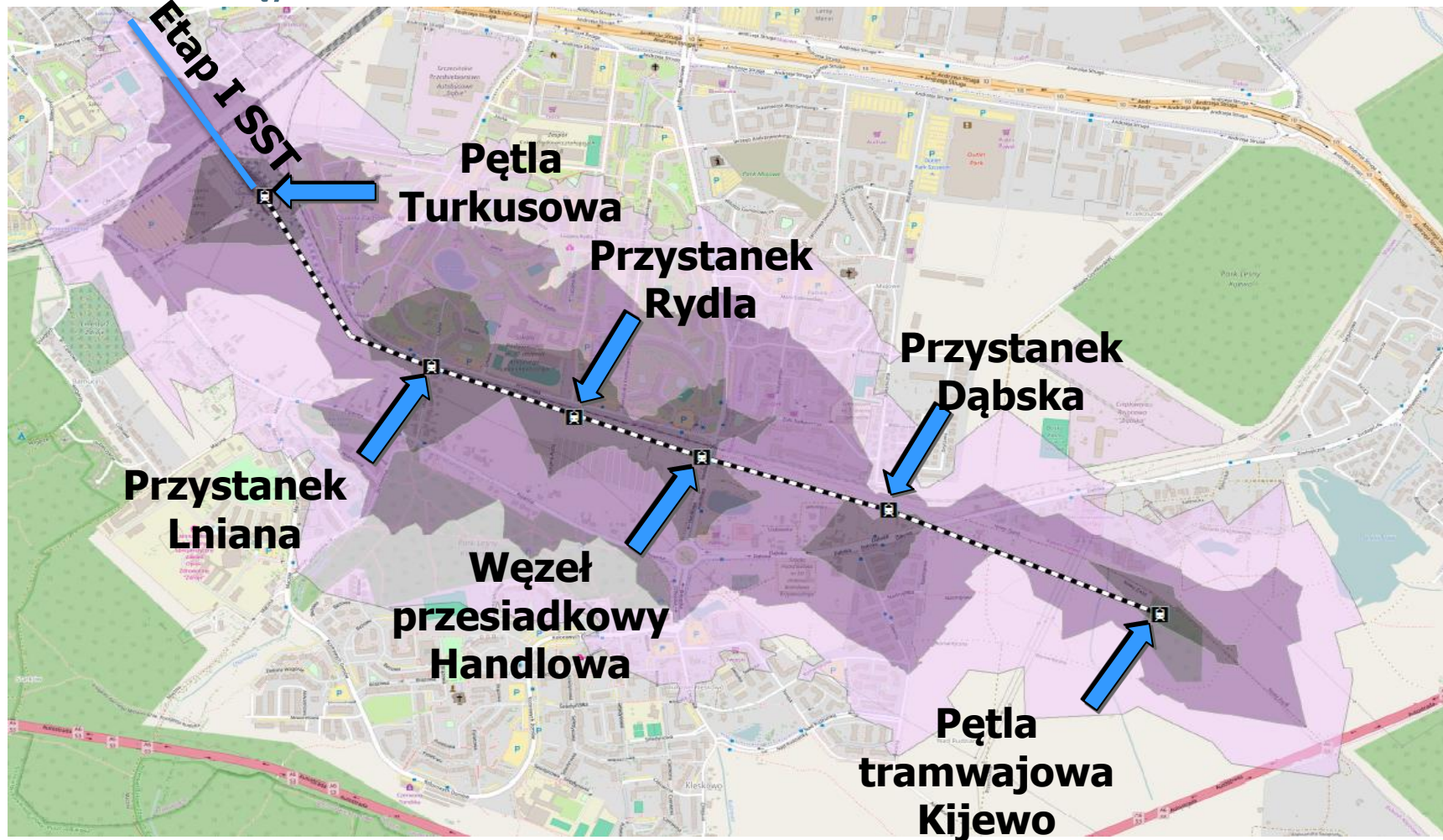
- potrzeby transportowe mieszkańców poszczególnych rejonów komunikacyjnych miasta Szczecin;
- wymagania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- ograniczenia związane z dostępnością terenu;
- konieczność minimalizowania wpływu planowanej inwestycji na ograniczenie przepustowości układu drogowego;
- konieczność minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko.

Zasady prowadzenia korytarza tramwajowego zostały opracowane głównie z punktu widzenia infrastruktury tramwajowej. Zwymiarowanie docelowego układu komunikacyjnego drogowego wymagać będzie wykonania pomiarów i prognoz ruchu nie objętych niniejszym zamówieniem. Prace te powinny zostać wykonane najpóźniej na etapie wykonywania studium wykonalności dla budowy przedmiotowej trasy tramwajowej lub na etapie projektowania rozbudowy przyległego układu drogowego.

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W1

Wariant 1 został przyjęty zgodnie z obowiązującą Uchwałą nr XXX/586/04 rady Miasta Szczecin z dnia 13 grudnia 2004r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Szybki Tramwaj” w Szczecinie. Przebieg wariantu został wytyczony od istniejącej pętli Turkusowa wzdłuż linii kolejowej nr 417 łączącej stację Szczecin Lotnisko/Szczecin Dąbie z posterunkiem odgałęźnym Sobieradz. Linia tramwajowa SST w wariacie 1 na swojej trasie krzyżuje się z następującymi drogami istniejącej sieci drogowej: ul. Lniana, ul. Lucjana Rydla, ul. Handlową, ul. Dąbską. Przebieg wariantu kończy się pętlą Kijewo. Planuje się budowę przystanków ul. Lniana, ul. Rydla, Węzeł Przesiadkowy Handlowa, ul. Dąbska, Pętla Tramwajowa Kijewo.

Analiza dostępności dla Wariantu W1



Analiza zmian w układzie linii autobusowych – W1

W wariantcie 1 zaproponowana została likwidacja linii autobusowych pośpiesznych stanowiących konkurencję dla SST tj.:

- A (Os. Bukowe – pl. Rodła),
- D (Os. Słoneczne – pl. Rodła),
- E (Os. Bukowe – pl. Szarych Szeregów).

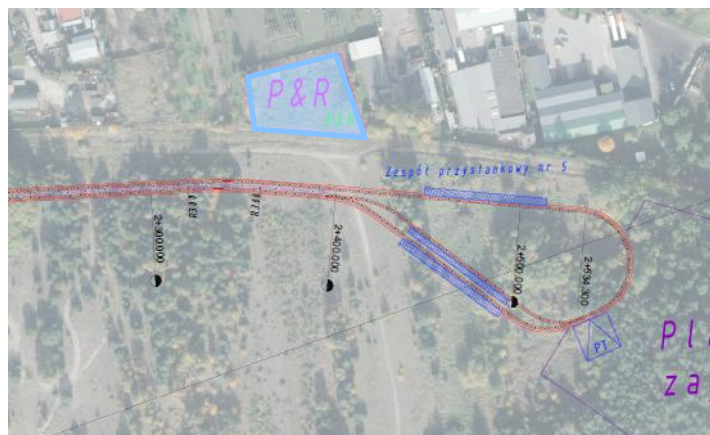
Natomiast w zakresie propozycji zapewniających lepsze funkcjonowanie SST oraz całego systemu transportu zbiorowego w Szczecinie zostały zaproponowane następujące zmiany:

- wydłużenie linii B do pętli os. Bukowe,
- skrócenie linii 54 do Ronda Ułanów Podolskich

Analiza rozmieszczenia parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride – W1

Proponowane lokalizacje parkingów:

- Przy węźle przesiadkowym Handlowa, obsługiwany od strony ul. Handlowej, parking powierzchniowy duży na około 400 m.p.
- Przy pętli końcowej SST, obsługiwany poprzez ulicę łączącą ul. Dąbską z ul. Olszynki Grochowskiej, parking powierzchniowy mały na około 50 m.p.



Parking Bike&Ride proponuje się umieścić przy każdym przystanku.

Wstępna analiza techniczna wariantów W1

Za początek wariantu należy uznać koniec Etapu I SST, tj. pętlę tramwajową Turkusowa. Szacowana długość torowiska podwójnego wynosi ok 2,5 km trasy tramwajowej (co nie uwzględnia torów związanych z funkcjonowaniem zajezdni tramwajowej).

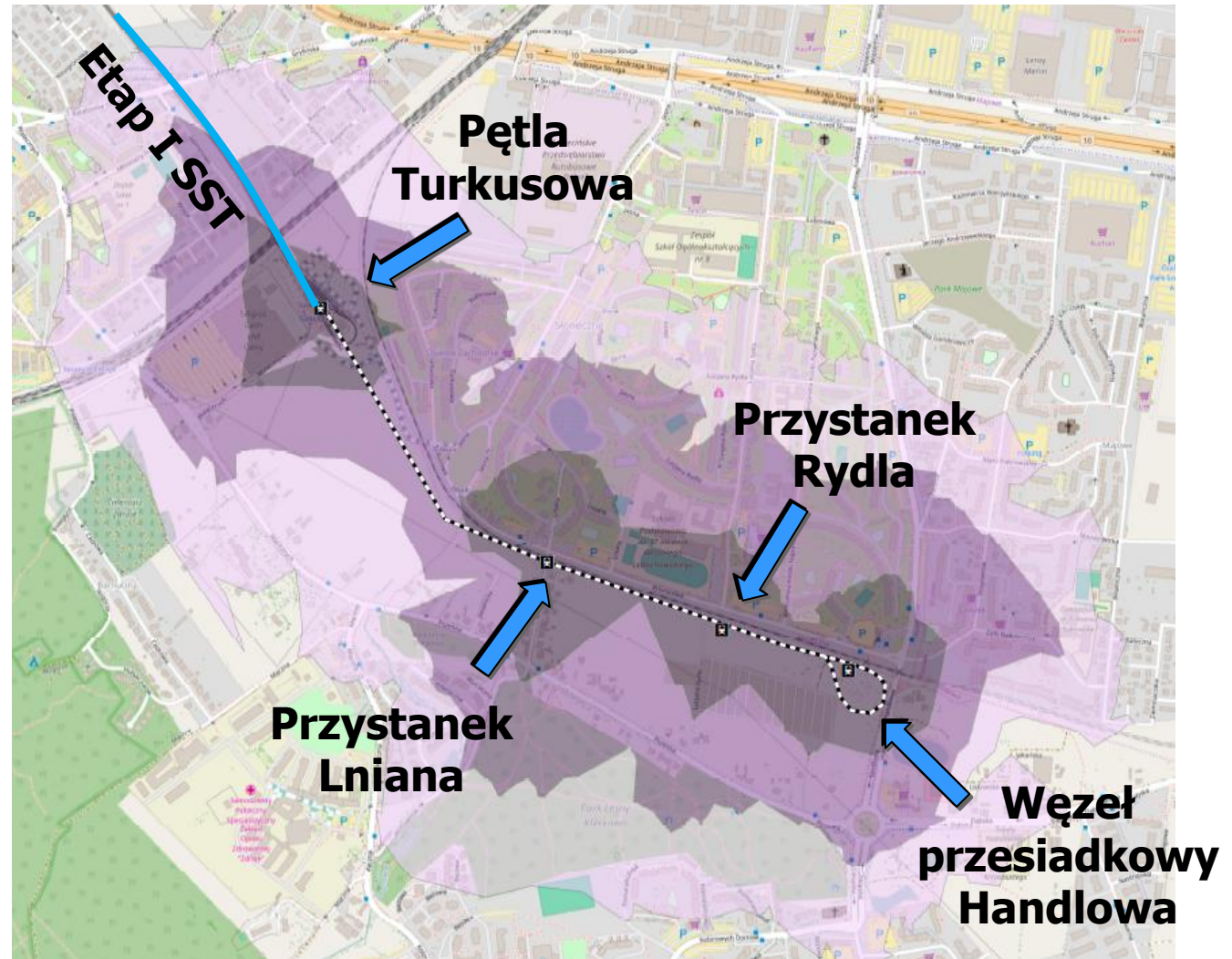
Torowisko w projektowanym wariantcie należy sklasyfikować jako wydzielone, z brakiem skrzyżowań w jednym poziomie z istniejącą infrastrukturą drogową, co pozwala na nadanie takiemu obiektowi cech zapewniających prędkość komunikacyjną tramwaju szybkiego.

W miejscach przecięcia linii tramwajowej z drogami, zasadne jest zaprojektowanie wiaduktów z przebiegiem układu drogowego w poziomie +1.

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W2

Wariant 2 został przyjęty zgodnie z obowiązującą Uchwałą nr XXX/586/04 rady Miasta Szczecin z dnia 13 grudnia 2004r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Szybki Tramwaj” w Szczecinie. Przebieg wariantu został wytyczony od istniejącej pętli Turkusowa wzdłuż linii kolejowej nr 417 łączącej stację Szczecin Lotnisko/Szczecin Dąbie z posterunkiem odgałęźnym Sobieradz. Przebieg wariantu kończy się pętlą zlokalizowaną w okolicy ulicy Handlowej. Przebieg wariantu kończy się pętlą Kijewo. Planuje się budowę przystanków ul. Lniana, ul. Rydla, Węzeł Przesiadkowy Handlowa.

Analiza dostępności dla Wariantu W2



Analiza zmian w układzie linii autobusowych – W2

W wariantcie 1 zaproponowana została likwidacja linii autobusowych pośpiesznych stanowiących konkurencję dla SST tj.:

- A (Os. Bukowe – pl. Rodła),
- D (Os. Słoneczne – pl. Rodła),
- E (Os. Bukowe – pl. Szarych Szeregów).

Natomiast w zakresie propozycji zapewniających lepsze funkcjonowanie SST oraz całego systemu transportu zbiorowego w Szczecinie zostały zaproponowane następujące zmiany:

- wydłużenie linii B do pętli os. Bukowe,
- skrócenie linii 54 do Ronda Ułanów Podolskich

Analiza rozmieszczenia parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride – W2

Proponowane lokalizacje parkingów:

- Przy węźle przesiadkowym Handlowa, obsługiwany od strony ul. Handlowej, parking powierzchniowy duży na około 400 m.p.



Parking Bike&Ride proponuje się umieścić przy każdym przystanku.

Wstępna analiza techniczna wariantów W2

Za początek wariantu należy uznać koniec Etapu I SST, tj. pętlę tramwajową Turkusowa. Szacowana długość torowiska podwójnego wynosi ok. 1,4 km trasy tramwajowej (co nie uwzględnia torów związanych z funkcjonowaniem zajezdni tramwajowej). Torowisko w projektowanym wariantcie należy sklasyfikować jako wydzielone, z brakiem skrzyżowań w jednym poziomie z istniejącą infrastrukturą drogową. Zaletą tego wariantu jest wytworzenie węzła przesiadkowego z komunikacją autobusową co pozwoli na skrócenie dróg dojścia pomiędzy poszczególnymi rodzajami środków transportu, uwzględniając również potrzeby komunikacji indywidualnej poprzez wykonanie w tym rejonie parkingu P&R.

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W3

Wariant 3 w części został przyjęty zgodnie z obowiązującą Uchwałą nr XXX/586/04 rady Miasta Szczecin z dnia 13 grudnia 2004r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Szybki Tramwaj” w Szczecinie. Wariant 3 został poprowadzony wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 417 do przecięcia z ulicą Handlową, następnie na północ wzdłuż ulicy Łubinowej, dalej na wschód wzdłuż ulicy Andrzeja Strugi aż do pętli tramwajowej zlokalizowanej na osiedlu Kijewo zlokalizowanej między ulicą Niedźwiedzią i Pawią. Planuje się budowę przystanków ul. Lniana, ul. Rydla, Węzeł Przesiadkowy Handlowa, ul. Łubinowa, Węzeł przesiadkowy Struga, ul. Botaniczna, ul. Szymborskiej, Os. Kijewo.

Analiza dostępności dla Wariantu W3



Analiza zmian w układzie linii autobusowych – W3

W wariantcie 3 zaproponowana została likwidacja linii autobusowych pośpiesznych stanowiących konkurencję dla SST tj.:

- A (Os. Bukowe – pl. Rodła),
- D (Os. Słoneczne – pl. Rodła),
- E (Os. Bukowe – pl. Szarych Szeregów).

Natomiast w zakresie propozycji zapewniających lepsze funkcjonowanie SST oraz całego systemu transportu zbiorowego w Szczecinie zostały zaproponowane następujące zmiany:

- wydłużenie linii B do pętli os. Bukowe,
- skrócenie linii 66 do przystanku Sanktuarium

Analiza rozmieszczenia parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride – W3

Proponowane lokalizacje parkingów:

- Przy węźle przesiadkowym Handlowa, obsługiwany od strony ul. Handlowej, parking powierzchniowy duży na około 400 m.p.
- Przy pętli końcowej SST na os. Kijewo, obsługiwany od strony ul. Zwierzynieckiej, parking powierzchniowy duży na około 200 m.p.



Parking Bike&Ride proponuje się umieścić przy każdym przystanku.

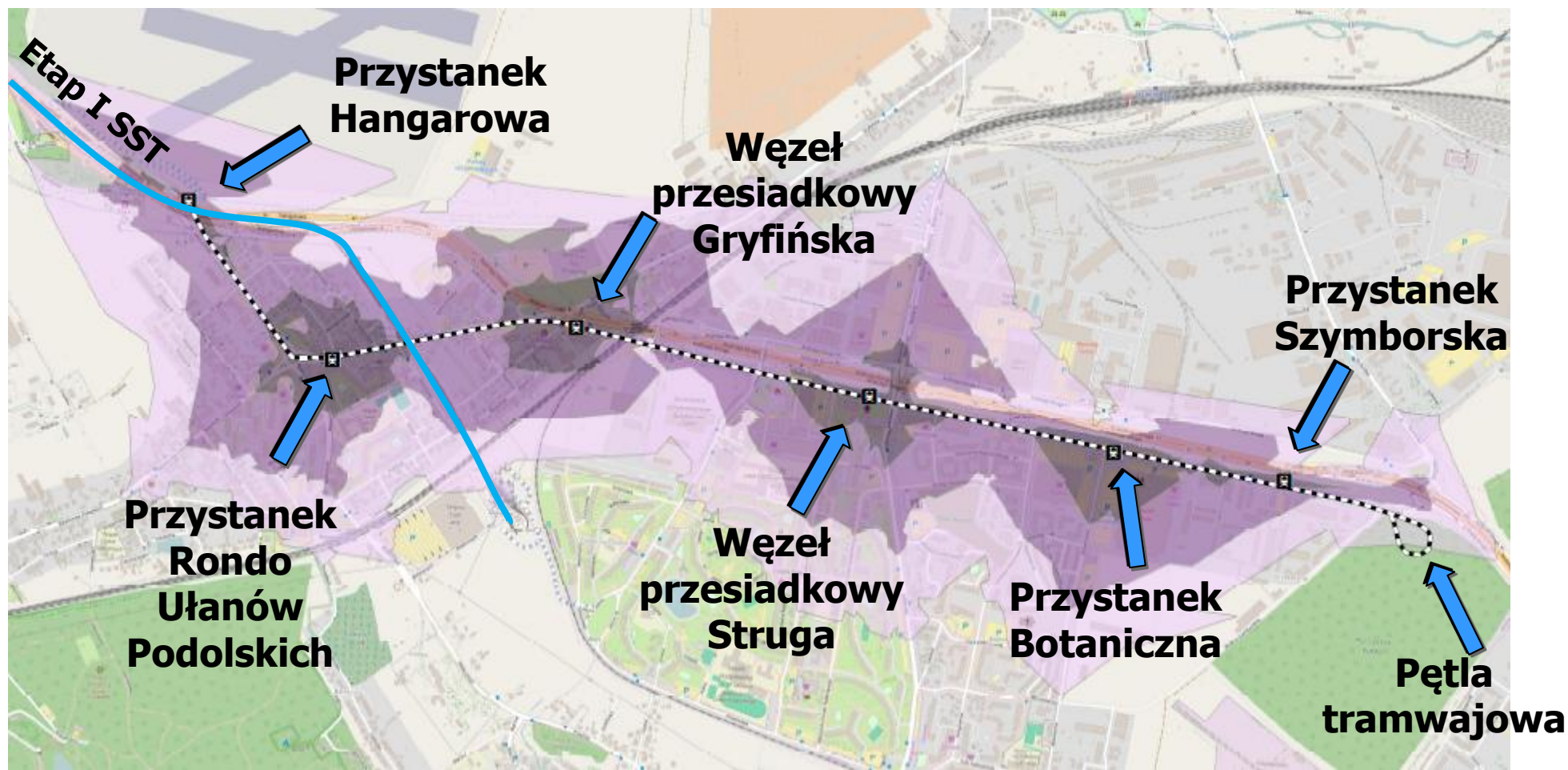
Wstępna analiza techniczna wariantów W3

Za początek wariantu należy uznać koniec Etapu I SST, tj. pętlę tramwajową Turkusowa. Szacowana długość torowiska podwójnego wynosi ok. 1,4 km trasy tramwajowej (co nie uwzględnia torów związanych z funkcjonowaniem zajezdni tramwajowej). Torowisko w projektowanym wariantcie należy sklasyfikować jako wydzielone, z brakiem skrzyżowań w jednym poziomie z istniejącą infrastrukturą drogową. Zaletą tego wariantu jest wytworzenie węzła przesiadkowego z komunikacją autobusową co pozwoli na skrócenie dróg dojścia pomiędzy poszczególnymi rodzajami środków transportu, uwzględniając również potrzeby komunikacji indywidualnej poprzez wykonanie w tym rejonie parkingu P&R (węzeł przesiadkowy Handlowa).

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W4

Wariant 4 rozpoczyna się od przystanku Hangarowa i poprowadzony jest wzdłuż ulicy Leszczynowej do ulicy Batalionów Chłopskich, następnie wzdłuż ul. Batalionów Chłopskich, ul. Gryfińskiej do ul. Andrzeja Struga. Następnie przebieg został poprowadzony równolegle do ulicy Andrzeja Strugi aż do pętli tramwajowej zlokalizowanej przy skrzyżowaniu z ulicą Pomorską. Planuje się budowę następujących przystanków: węzeł przesiadkowy Gryfińska, węzeł przesiadkowy Struga, ul. Botaniczna, ul. Szymborska.

Analiza dostępności dla Wariantu W4



Analiza zmian w układzie linii autobusowych – W4

W wariantcie 1 zaproponowana została likwidacja linii autobusowych pośpiesznych stanowiących konkurencję dla SST tj.:

- A (Os. Bukowe – pl. Rodła),
- D (Os. Słoneczne – pl. Rodła),
- E (Os. Bukowe – pl. Szarych Szeregów).

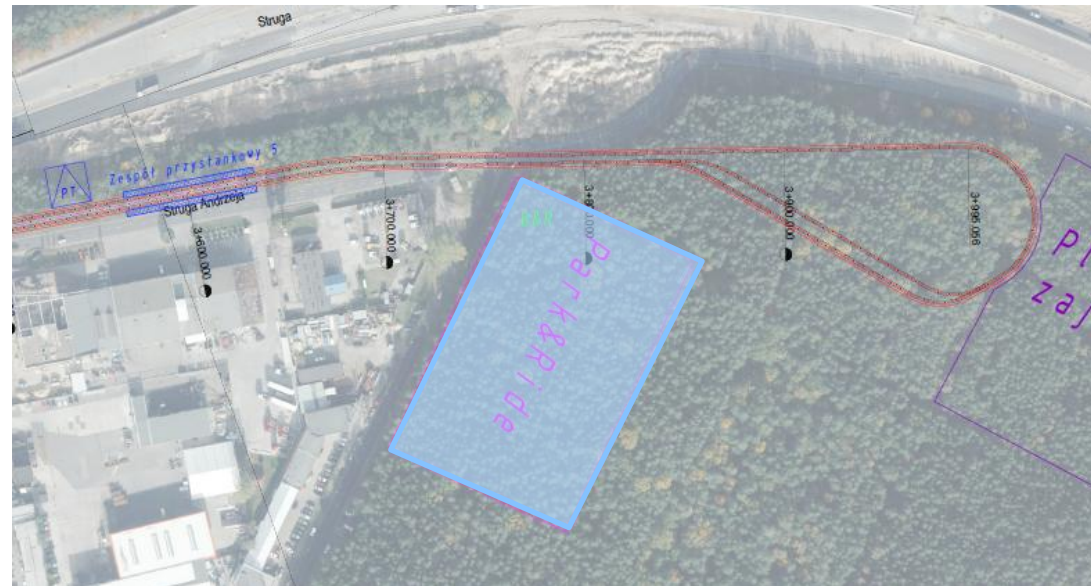
Natomiast w zakresie propozycji zapewniających lepsze funkcjonowanie SST oraz całego systemu transportu zbiorowego w Szczecinie zostały zaproponowane następujące zmiany:

- wydłużenie linii B do pętli os. Bukowe,
- modyfikacja przebiegu linii 66 na terenie osiedla Słoneczne (proponowany przebieg ulicami Przelotową i Jasną)

Analiza rozmieszczenia parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride – W4

Proponowane lokalizacje parkingów:

- Przy węźle przesiadkowym Handlowa, obsługiwany od strony ul. Szymborskiej, parking powierzchniowy duży na około 400 m.p.



Parking Bike&Ride proponuje się umieścić przy każdym przystanku.

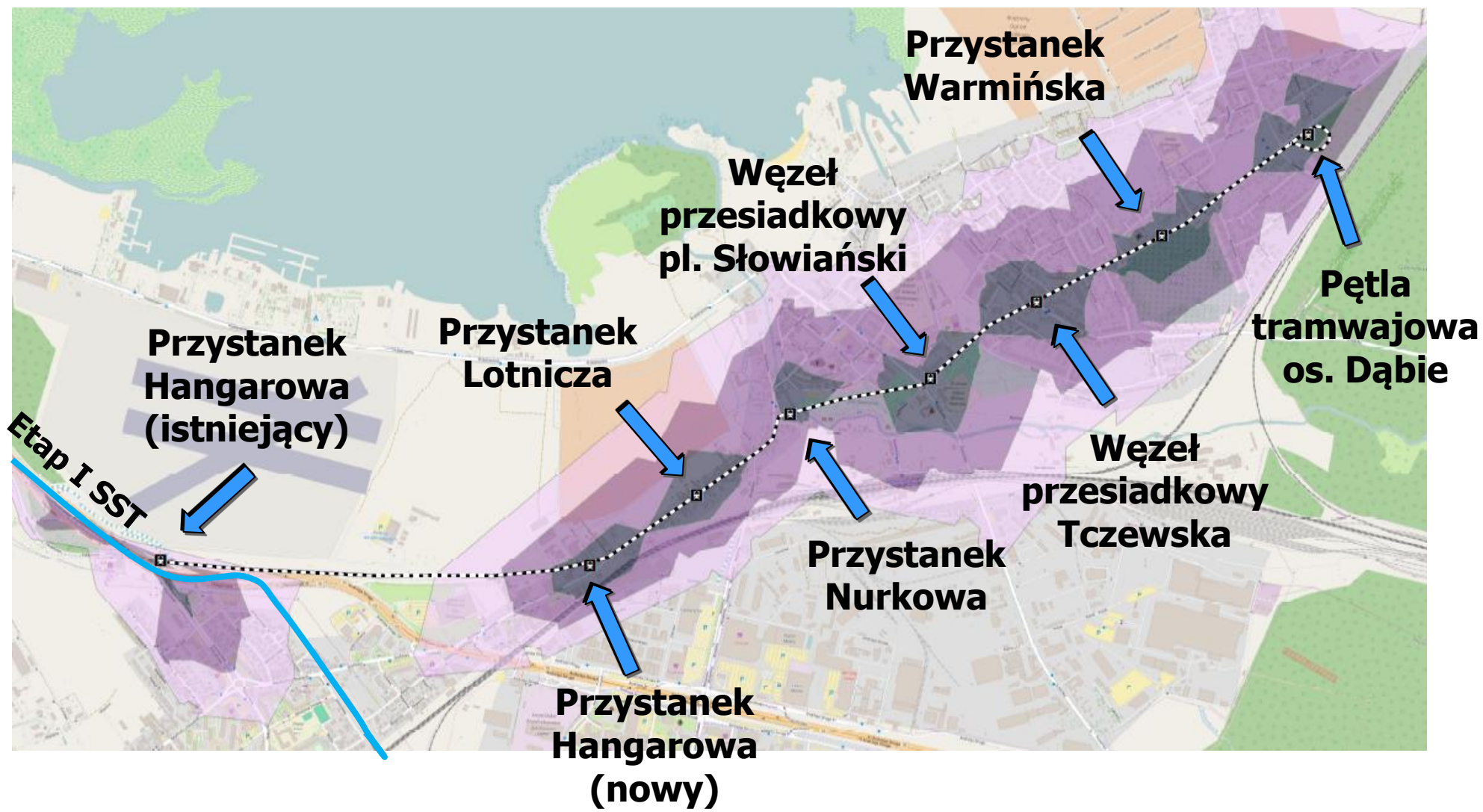
Wstępna analiza techniczna wariantów W4

Wariant zaczyna się w miejscu skrzyżowania ulic Hangarowej i Leszczynowej. Szacowana długość torowiska wynosi ok. 4,0 km trasy tramwajowej. Wariant należy uznać za niekorzystny z uwagi na występujące kolizje z istniejącą infrastrukturą, których usunięcie wymagać będzie przeprowadzenia skomplikowanych procesów związanych z pozyskaniem terenów oraz znacznym zakresem przebudowy infrastruktury. Na odcinku pomiędzy 0+000 a 0+100 pojawia się przecięcie linii tramwajowej z ulicą Hangarową. Z uwagi na duże znaczenie komunikacyjne wymienionej ulicy, konieczne jest zaprojektowanie wiaduktu, pozwalającego na skrzyżowanie omawianych ciągów komunikacyjnych w dwóch różnych poziomach. Zaprojektowanie wiaduktu dla linii tramwajowej wiązałoby się z koniecznością ingerencji w istniejącą część I etapu SST. Dodatkowo analizowany wariant generuje kolizje z układem kolejowym (1km+ 500) oraz drogowym (1km +600), których przebudowa wymagać będzie znacznych nakładów finansowych.

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W5

Wariant 5 został zdefiniowany w nowym korytarzu poprowadzonym na osiedle Dąbie. Rozgałęzienie rozpoczyna się za przystankiem Hangarowa, zlokalizowanym tuż przy lotnisku i biegnie wzdłuż ulicy Hangarowej. Następnie został poprowadzony wzdłuż ulicy Gryfińskiej, do ulicy Goleniowskiej i kończy się na pętli Osiedle Dąbie. Planuje się budowę przystanków ul. Lotnicza, ul. Nurkowa, węzeł przesiadkowy Plac Słowiański, węzeł przesiadkowy Tczewska, ul. Warmińska, os. Dąbie.

Analiza dostępności dla Wariantu W5



Analiza zmian w układzie linii autobusowych – W5

W wariantcie 5 zaproponowana została modyfikacja linii pośpiesznych stanowiących konkurencję dla SST tj.:

- C – skrócenie przebiegu linii do pętli os. Dąbie.

.....

Analiza rozmieszczenia parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride – W5

W wariantcie 5 nie została zaproponowana żadna lokalizacja dla parkingu Park&Ride gdyż parking tego typu właśnie powstał na obrzeżach lotniska Dąbie przy ulicy Hangarowej. Jego zadaniem będzie zatrzymanie części ruchu wjazdowego do centrum miasta. Wybudowany parking ma ponad 400 miejsc parkingowych, zlokalizowanych na utwardzonym i oświetlonym placu. Parking będzie monitorowany. Jest usytuowany bezpośrednio przy linii SST przystanek Hangarowa.

Parking Bike&Ride proponuje się umieścić przy każdym przystanku.

Wstępna analiza techniczna wariantów W5

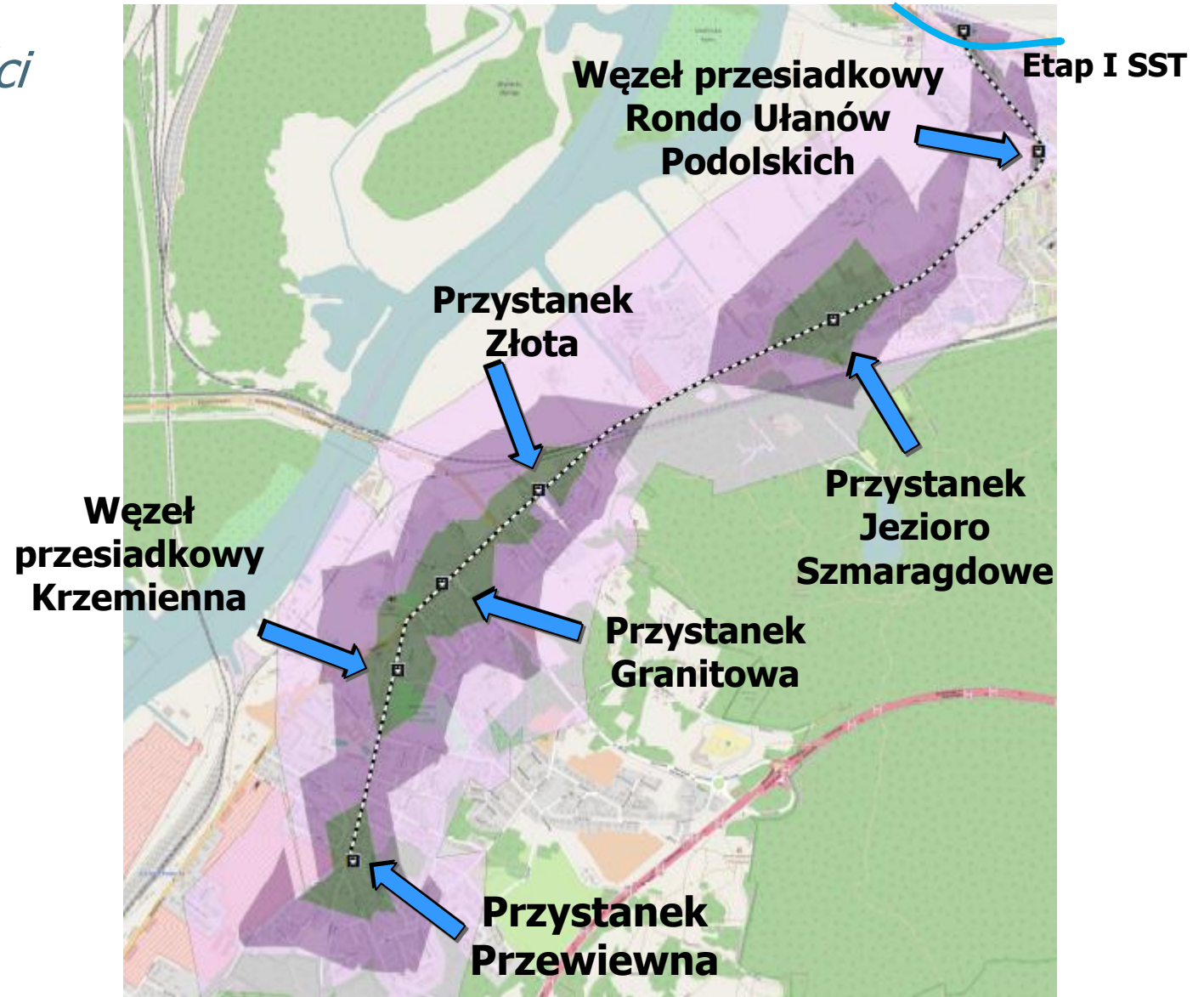
Wariant zaczyna się w miejscu skrzyżowania ulic Hangarowej. Szacowana długość torowiska wynosi ok. 4,4 km trasy tramwajowej. Wariant należy uznać za niekorzystny z uwagi na występujące kolizje z istniejącą infrastrukturą, których usunięcie wymagać będzie przeprowadzenia skomplikowanych procesów związanych z pozyskaniem terenów oraz znacznym zakresem przebudowy infrastruktury.

Na odcinku pomiędzy 0+100 a 0+400 pojawia się przecięcie linii tramwajowej z ulicą Hangarową. Z uwagi na duże znaczenie komunikacyjne wymienionej ulicy, konieczne jest zaprojektowanie wiaduktu, pozwalającego na skrzyżowanie omawianych ciągów komunikacyjnych w dwóch różnych poziomach. Zaprojektowanie wiaduktu dla linii tramwajowej wiązałoby się z koniecznością ingerencji w istniejącą część – I etapu SST. Dodatkowo analizowany wariant generuje kolizje z rzeką Płonią (2 km +300) oraz drogowym (przebudowa układu drogowego poszczególnych ulic: Hangarowej, Gryfińskiej, Goleniowskiej) których przebudowa wymagać będzie znacznych nakładów finansowych

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W6

Wariant 6 został zdefiniowany w nowym korytarzu poprowadzonym na osiedle Podjuchy. Rozgałęzienie rozpoczyna się za przystankiem Hangarowa, zlokalizowanym tuż przy lotnisku i biegnie wzdłuż ulicy Leszczynowej aż do skrzyżowania z Batalionów Chłopskich. Następnie został poprowadzony wzdłuż ulicy Batalionów Chłopskich, Granitowej i Krzemiennej. Planuje się budowę przystanków: węzeł przesiadkowy Rondo Ułanów Podolskich, Jezioro Szmaragdowe, ul. Złota, ul. Granitowa, węzeł przesiadkowy Krzemienna, ul. Przewiewna.

*Analiza dostępności
dla Wariantu W6*



Analiza zmian w układzie linii autobusowych – W6

W wariancie 6 zaproponowana została modyfikacja linii autobusowych stanowiących konkurencję dla SST tj.:

- Skrócenie linii 55 do przystanku końcowego SST etap II,
- Zmniejszenie częstotliwości linii 61 (co 16/20 min w godzinie szczytu).

Analiza rozmieszczenia parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride – W6

W wariantcie 6 również proponuje się, aby SST służył parking Park&Ride, który właśnie powstał na obrzeżach lotniska Dąbie przy ulicy Hangarowej. Jego zadaniem będzie zatrzymanie części ruchu wjazdowego do centrum miasta. Wybudowany parking ma ponad 400 miejsc parkingowych, zlokalizowanych na utwardzonym i oświetlonym placu. Parking będzie monitorowany. Jest usytuowany bezpośrednio przy linii SST przystanek Hangarowa.

Dodatkową lokalizacją dla parkingu Park&Ride są okolice skrzyżowania ul. Batalionów i Żłotej, przy przystanku Żłota. proponowany Park&Ride jest parkingiem powierzchniowym dużym, o wielkości ponad 150 mp (w tym przypadku na około 200mp).



Parking Bike&Ride proponuje się umieścić przy każdym przystanku.

Wstępna analiza techniczna wariantów W6

Wariant zaczyna się w miejscu skrzyżowania ulic Hangarowej i Leszczynowej. Szacowana długość torowiska wynosi ok. 4,5 km trasy tramwajowej.

Wariant należy uznać za niekorzystny z uwagi na występujące kolizje z istniejącą infrastrukturą, których usunięcie wymagać będzie przeprowadzenia skomplikowanych procesów związanych z pozyskaniem terenów oraz znacznym zakresem przebudowy infrastruktury.

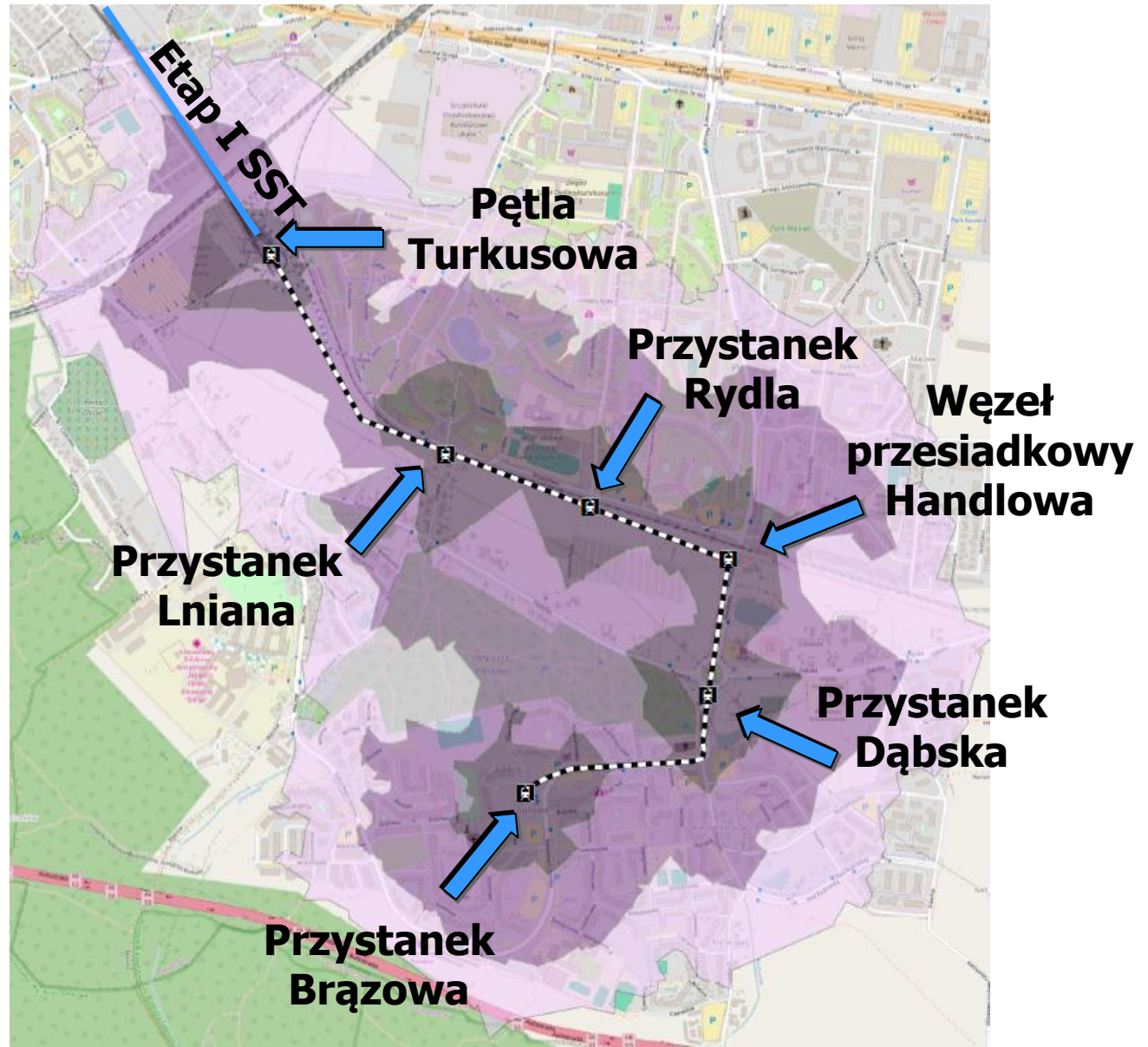
Na odcinku pomiędzy 0+000 a 0+100 pojawia się przecięcie linii tramwajowej z ulicą Hangarową. Z uwagi na duże znaczenie komunikacyjne wymienionej ulicy, konieczne jest zaprojektowanie wiaduktu, pozwalającego na skrzyżowanie omawianych ciągów komunikacyjnych w dwóch różnych poziomach. Zaprojektowanie wiaduktu dla linii tramwajowej wiązałoby się z koniecznością ingerencji w istniejącą część – I etapu SST.

Dodatkowo analizowany wariant generuje kolizje z układem kolejowym (2 km +400) oraz drogowym (przebudowa układu drogowego poszczególnych ulic: Leszczynowej, Batalionów Chłopskich, Krzemiennej) których przebudowa wymagać będzie znacznych nakładów finansowych.

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W7

Wariant 7 w części do ulicy Handlowej został przyjęty zgodnie z obowiązującą Uchwałą nr XXX/586/04 rady Miasta Szczecin z dnia 13 grudnia 2004r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Szybki Tramwaj” w Szczecinie. Wariant 7 został poprowadzony wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 417 do przecięcia z ulicą Handlową, następnie na południe wzdłuż ulicy Handlowej i Chłopskiej, dalej na zachód wzdłuż ulicy Kolorowych Domów aż do pętli autobusowej. Planuje się budowę przystanków: ul. Lniana, ul. Rydła, węzeł przesiadkowy Handlowa, ul. Dąbska, ul. Brązowa (os. Bukowe).

*Analiza dostępności
dla Wariantu W7*



Analiza zmian w układzie linii autobusowych – W7

W wariancie 7 zaproponowana została likwidacja linii autobusowych pośpiesznych stanowiących konkurencję dla SST tj.:

- A (Os. Bukowe – pl. Rodła),
- E (Os. Bukowe – pl. Szarych Szeregów).

Natomiast w zakresie propozycji zapewniających lepsze funkcjonowanie SST oraz całego systemu transportu zbiorowego w Szczecinie zostały zaproponowane następujące zmiany:

- modyfikacja przebiegu linii D na terenie os. Słoneczne (ulicami Przelotową i Jasną).

Analiza rozmieszczenia parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride – W7

Proponowane lokalizacje parkingów:

- Przy węźle przesiadkowym Handlowa, obsługiwany od strony ul. Handlowej, parking powierzchniowy duży na około 400 m.p.



Parking Bike&Ride proponuje się umieścić przy każdym przystanku.

Wstępna analiza techniczna wariantów W7

Za początek wariantu należy uznać koniec Etapu I SST, tj. pętlę tramwajową Turkusowa. Szacowana długość torowiska wynosi 2,4 km trasy tramwajowej.

Torowisko w projektowanym wariantcie od 0+000 do 1+350 należy sklasyfikować jako wydzielone, z brakiem skrzyżowań w jednym poziomie z istniejącą infrastrukturą drogową.

Na odcinku pomiędzy 1+400 a 1+450 konieczne jest włączenie linii tramwajowej w układ drogowy ul. Chłopskiej.

Przebieg torowiska w ul Kolorowych domów wymagać będzie przebudowy istniejącego układu drogowego oraz zastosowania łuków o małych promieniach, co spowoduje znaczne zmniejszenie prędkości komunikacyjnej komunikacji szynowej. Lokalizacja pętli tramwajowej wymusi również przebudowę bądź likwidację pętli autobusowej, z koniecznością zwiększenia zajętości terenu z uwagi na większy promień zawracania tramwajów.

*Analiza dostępności przystanków i potoków pasażerskich -
podsumowanie*

Wyszczególnienie	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7
Przystanek 250m	3073	2327	4369	1000	3472	5272	5900
Przystanek 500m	16416	13574	19153	5853	12626	13120	27190
Przystanek 700m	<u>39268</u>	31945	<u>35231</u>	14660	20796	18947	<u>54675</u>
Potoki pasażerskie*	<u>1467</u>	1424	<u>1472</u>	1428	591	358	<u>1569</u>

*suma wsiadł/ wysiadł

Wnioski z analiz (1/2)

Warianty W5 i W6 skierowane na osiedle Dąbie i Podjuchy posiadają alternatywny, konkurencyjny środek transportu – Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM). Powoduje to, że potoki podróżnych jakie mogą tam powstać podzielą się na dwa środki transportu. W związku z czym jest mało prawdopodobne, aby SST i SKM przenosiły potoki pasażerskie uzasadniające potrzebę realizacji SST we wskazanych wariantach. Dobrą praktyką jest wzmacniać jeden środek, dając pasażerom dużą częstotliwość – wtedy pojawią się potoki i inwestycja staje się opłacalna społecznie.

Warianty W5 i W6 mają mniejszy potencjał od pozostałych wariantów, ponieważ osiedle Dąbie i Podjuchy liczą zdecydowanie mniejszą liczbę mieszkańców niż osiedle Słoneczne, Bukowe-Klęskowo. W rezultacie warianty te przeniosą mniejszy ruch pasażerski co może wpłynąć na zmniejszenie częstotliwości w rozkładach jazdy i niesatysfakcjonującą ofertę przewozową i w rezultacie dalszy spadek przenoszonych potoków pasażerskich.

Wnioski z analiz (2/2)

Wariant W1 jest zapisany w obowiązującym z Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego w związku z czym jego realizacja będzie łatwiejsza i szybsza.

Warianty W3 i W7 swoim przebiegiem przybliżają się do zabudowy mieszkaniowej zwiększając dostępność komunikacyjną dla mieszkańców rejonów komunikacyjnych, które ma obsługiwać.

W wariantach W1, W3, W7 istnieje możliwość budowy P&R oraz organizacji węzłów przesiadkowych w sposób optymalny dla efektywnego transportu zbiorowego.

Wariant W4 generuje kolizje z układem kolejowym w (1km+500) oraz drogowym (1km+600), których przebudowa wymagać będzie znacznych nakładów czasowych oraz finansowych. Ponadto, dalszy przebieg wzdłuż ul. Struga stanowi konkurencję dla linii autobusowych w kierunku Centrum Szczecina.

Podsumowanie i rekomendacja (1/2)

Z przeprowadzonych analiz wynika że najkorzystniejszymi rozwiązaniami są warianty W3 i W7, zarówno ze względu na największą dostępność komunikacyjną dla mieszkańców, jak również ze względu na największy udział potencjalnie przewożonych pasażerów. Pozostałe warianty odznaczają się znacznie niższymi parametrami związanymi z dostępnością komunikacji zbiorowej i użytecznością połączeń w których uczestniczy SST (jako całość lub część trasy przejazdu). Dodatkowo, należy wspomnieć, iż warianty W5 (do osiedla Dąbie) i W6 (do osiedla Podjuchy) są przebiegami, które mogą stanowić konkurencję dla planowanej do realizacji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Z punktu widzenia poziomu skomplikowania rozwiązań technicznych najkorzystniejszymi wariantami są W1, W2, W3.

Podsumowanie i rekomendacja (2/2)

Poza wskazanymi powyżej parametrami dostępności komunikacyjnej, użyteczności przejazdów transportu zbiorowego oraz poziomu skomplikowania rozwiązań technicznych należy także mieć na względzie położenie wariantów względem terenów rozwojowych i dostępność terenowa.

W tym przypadku znacznie zyskuje wariant W1, którego przebieg kończy się na osiedlu Kijewo w obszarze, którego znajdują się niezabudowane obszary o dużym potencjale. Ponadto, biorąc pod uwagę obecną dostępność terenową w tym ogłoszone i będące w konsultacjach miejscowe plany zagospodarowania terenu to najkorzystniejszym wariantem jest W1, który ma ściśle określony przebieg i zapewnioną dostępność terenu.

Mając na uwadze powyższe, rekomenduje się, aby do kolejnej części opracowania- analiz technicznych przyjąć wariant W1, W3 i W7.