

Koncepcja systemu głównych i lokalnych
tras rowerowych dla miasta Szczecin.

Część opisowa.



Biuro Projektów Drogowych

Dominik Liakos

ul. Niemierzyńska 22/23,

71-436 Szczecin



Opracowanie:

KONCEPCJA SYSTEMU GŁÓWNYCH I LOKALNYCH TRAS ROWEROWYCH DLA MIASTA SZCZECIN

TOM . CZĘŚĆ OPISOWA



Zespół projektowy:

mgr inż. Dominik Liakos - główny projektant,
mgr inż. Marta Owczarczyk – główny koordynator projektu,
mgr inż. Przemysław Abratkiewicz - asystent projektanta,
mgr inż. Krzysztof Środziński - asystent projektanta.





SPIS TREŚCI





1. Podstawa opracowania

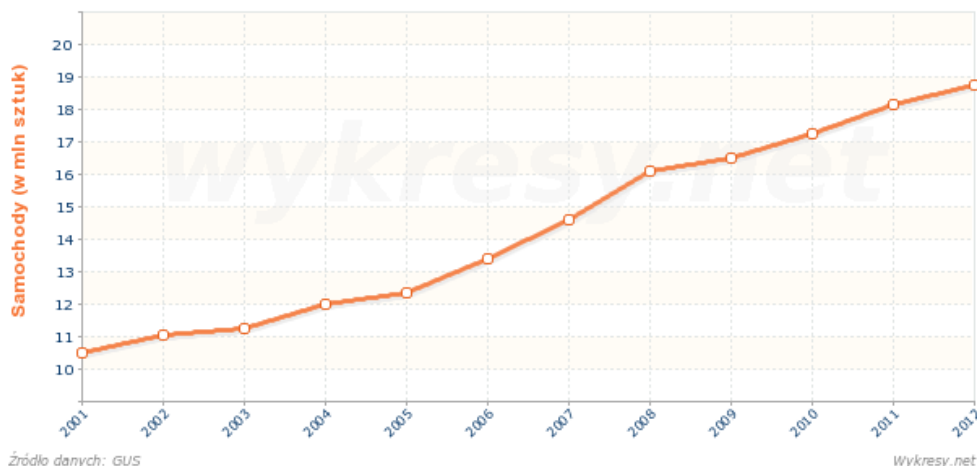
- Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin, [1]
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/Standardy_projektowe_i_wykonawcze_systemu_rowerowego_Miasta_Szczecin_-_grudzien_2012.pdf
- Dane demograficzne w układzie osiedli, [2]
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/chapter_50351.asp
- Kompleksowe badania ruchu (dokument opracowany dla UM w roku 2010), [3]
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/image/Kompleksowe_Badania_Ruchu_2010.zip
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin przyjęte Uchwałą Nr XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 marca 2012r oraz podobne opracowania gmin ościennych, [4]
http://bip.um.szczecin.pl/umszczecinbip/chapter_11398.asp
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/Rower_Studium_2012.pdf
- Mapy tras rowerowych zgodnych z obowiązującymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego, [5]
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/Trasy_rowerowe_w_oparciu_o_zatwierdzone_plany_miejscowe.jpg
- System Informacji Miejskiej w Szczecinie, [6]
<http://bip.um.szczecin.pl/umszczecinbip/files/8EACF07B266B463AA5C354816ACC521F/177.pdf>
- Raport Inwentaryzacyjny „Rowerem bez Barrier” (Grudzień 2009) opracowany na zlecenie Urzędu Miasta Szczecin oraz spis (wykaz) istniejącej infrastruktury rowerowej dostarczonej przez zarządcę drogi, [7]
<https://drive.google.com/file/d/0B3CkuPWWsO0zMDlucE5palRIZFU/edit?usp=sharing>
- „Spis infrastruktury rowerowej listopad 2013” [8]
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/Infrastruktura_rowerowa_11_2013.zip
- „Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007- 2015” przyjęty Uchwałą Nr XLIII/1091/10 Rady Miasta Szczecin z dnia 25 stycznia 2010r. [9]
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/1091_zal_ZP RTP_2007-2015.pdf
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2013- 2025 [10]
http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/PZRPTZ_SZCZECIN_2014_4.pdf
- „Planowanie i promowanie rozwoju ruchu rowerowego”. Podręcznik. Materiał służący zwiększaniu potencjału uczestników projektu „mobil2020”. Red. J. Deffner, T. Ziel, T. Hefter, Ch. Rudolph. Tłum. M. Sulmicki. Warszawa 2013 [11]
<http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/podrecznik-mobile2020.pdf>
- „Konkurencyjność roweru w zakresie czasu podróży”. Autorzy opracowania: dr inż. Tadeusz Kopta, mgr Aleksander Buczyński, Marcin Hyła, mgr inż. Bartłomiej Lustofin. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Studiów Warszawa, Wydział Studiów w Krakowie, Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych, czerwiec 2012 r. [12]





2. Wstęp

Żyjemy w czasach szybkiego postępu technologicznego, któremu towarzyszy rozwój gospodarki i bogacenie się społeczeństwa. Samochód, który dla niedawna był synonimem luksusu, stał się powszechnym, wygodnym środkiem lokomocji. Z danych GUS (stan na rok 2012) wynika, że po polskich drogach jeździ już prawie 19 mln aut (rys. 1). 1 (czyli co drugi Polak jest posiadaczem własnego środka transportu – rys. 1)



Rys. 1. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce

Satysfakcjonujące jest, że dogoniliśmy średnią unijną, ale rosnąca liczba aut powoduje coraz większe zatłoczenie dróg i w konsekwencji poruszanie się własnym autem okupione jest niemałą stratą czasu na samo przemieszczanie się i zaparkowanie w punkcie docelowym.

Z dokumentu [10] wynika, że w Szczecinie wskaźnik samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynosi 453. Tak wysoki wskaźnik wiąże się ze znacznym obciążeniem sieci drogowej na terenie miasta, wydłużeniem czasu dojazdu, trudnościami z parkowaniem.

Powoli dochodzimy do zmiany świadomości społecznej, gdzie nasz czas, którego mamy coraz mniej jest dla nas najcenniejszy. Jako planiści, chcąc budować lepszą przestrzeń do życia i miasto przyjazne ludziom, powinniśmy zachęcać mieszkańców do pozostawienia swoich samochodów i stworzyć warunki zapewniające szybkie przemieszczanie się alternatywnymi środkami transportu. Komunikacja zbiorowa i rowerowa jest jednym z tych elementów, które przyczyniają się do tworzenia przestrzeni przyjaznej mieszkańcom i chronią środowisko naturalne.

Oczywiście nie stanie się tak z dnia na dzień, jednakże musimy zrewidować nasze podejście do codziennego wykorzystania samochodu, na rzecz innych, bardziej efektywnych środków transportu. Możemy osiągnąć ten cel poprzez konsekwentną i długofalową realizację odpowiedniej polityki transportowej. Strategia ta powinna obejmować wiele dziedzin, tj. edukację na rzecz podniesienia świadomości społecznej, tworzenie rozwiązań technicznych przyjaznych dla transportu masowego i rowerowego, tworzenie prawa miejscowego preferującego alternatywne środki transportu (np. opłaty za parkowanie, ograniczenie wjazdu do centrum samochodem osobowym), konsekwentne egzekwowanie przepisów (np. złe parkowanie, parkowanie bez opłat, itd.), stworzenie biletu metropolitarne, stworzenie spójnej sieci transportu publicznego z wykorzystaniem: autobusów, tramwajów, kolei metropolitarnej i roweru miejskiego, który stanowi uzupełnienie transportu publicznego. Szczegóły polityki transportowej zawarto w dokumentach [9] i [10].

Nowoczesne i rozwijające się miasta stoją przed problemem pogodzenia stabilnego rozwoju, polegającego na generowaniu miejsc pracy, powstawaniu nowych firm przy jednoczesnym zmniejszaniu emisji spalin i gazów cieplarnianych. Dzisiejsze miasta muszą stać się bardziej przyjazne mieszkańcom i stawiać na rozwiązania ekologiczne, wspierać rozwój usług i infrastruktury publicznej





sprzyjającej efektywnemu przemieszczaniu się ludzi i towarów. Przyjazny transport jest kluczem do sprawnego funkcjonowania miasta, poprawy dostępności usług i chęci jego zasiedlania.

Miasta Europy zachodniej odchodzą obecnie od planowania infrastruktury pod dyktando samochodu jako głównego środka transportu na rzecz transportu zbiorowego i rowerowego. Rozwój systemów rowerowych w największych miastach Polski dowodzi, że również ewoluujemy w kierunku efektywnego i ekologicznego transportu. Aby zamierzenie to spełniło oczekiwania, konieczne jest stworzenie przyjaznej i bezpiecznej sieci tras rowerowych.

Niniejsza dokumentacja projektowa jest uzupełnieniem do programu miejskiej polityki transportowej i innych miejscowych dokumentów planistycznych w obszarze infrastruktury rowerowej na terenie Szczecina. Jej zadaniem jest osiągnięcie celu, którym jest podniesienie jakości życia w mieście i podwyższenie atrakcyjności korzystania z roweru z jednoczesnym wskazaniem jego zalet zarówno w sferze rekreacyjnej, a także jako efektywnego środka transportu.

3. Cel i zakres opracowania

Zakres opracowania projektowego obejmuje obszar Gminy Miasta Szczecin w zakresie koncepcji przebudowy głównych i lokalnych tras rowerowych.

Nadrzędnym celem strategicznym opracowania jest:

- podniesienie jakości życia mieszkańców miasta poprzez poprawę mobilności przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości środowiska i przestrzeni publicznej.
- zwiększenie udziału ruchu rowerowego w strukturze podróży do poziomu minimum 10% wszystkich podróży w obrębie miasta (uzyskanie udziału ruchu rowerowego na poziomie 10% wymaga zapewnienia dostępności rowerem 100% potencjalnych źródeł i celów podróży, choć nie zawsze wiązać się to będzie z budową dróg dla rowerów lub wyznaczaniem pasów ruchu dla rowerów przy każdej z ulic).
- stworzenie spójnego systemu wysokiej jakości tras rowerowych pozwalającego na korzystanie z roweru w komunikacji międzydzielnicowej oraz lokalnej,
- opracowanie dokumentu będącego podstawą do dalszych prac planistycznych (przygotowywanie planów zagospodarowania przestrzennego, wydawania decyzji o warunkach zabudowy) oraz przy pracach nad koncepcjami układu drogowego, projektami budowlanymi ulic i placów oraz organizacji ruchu,
- poza głównymi i lokalnymi trasami rowerowymi, wyznaczenie obszarów kwalifikujących się do objęcia strefami ruchu uspokojonego.

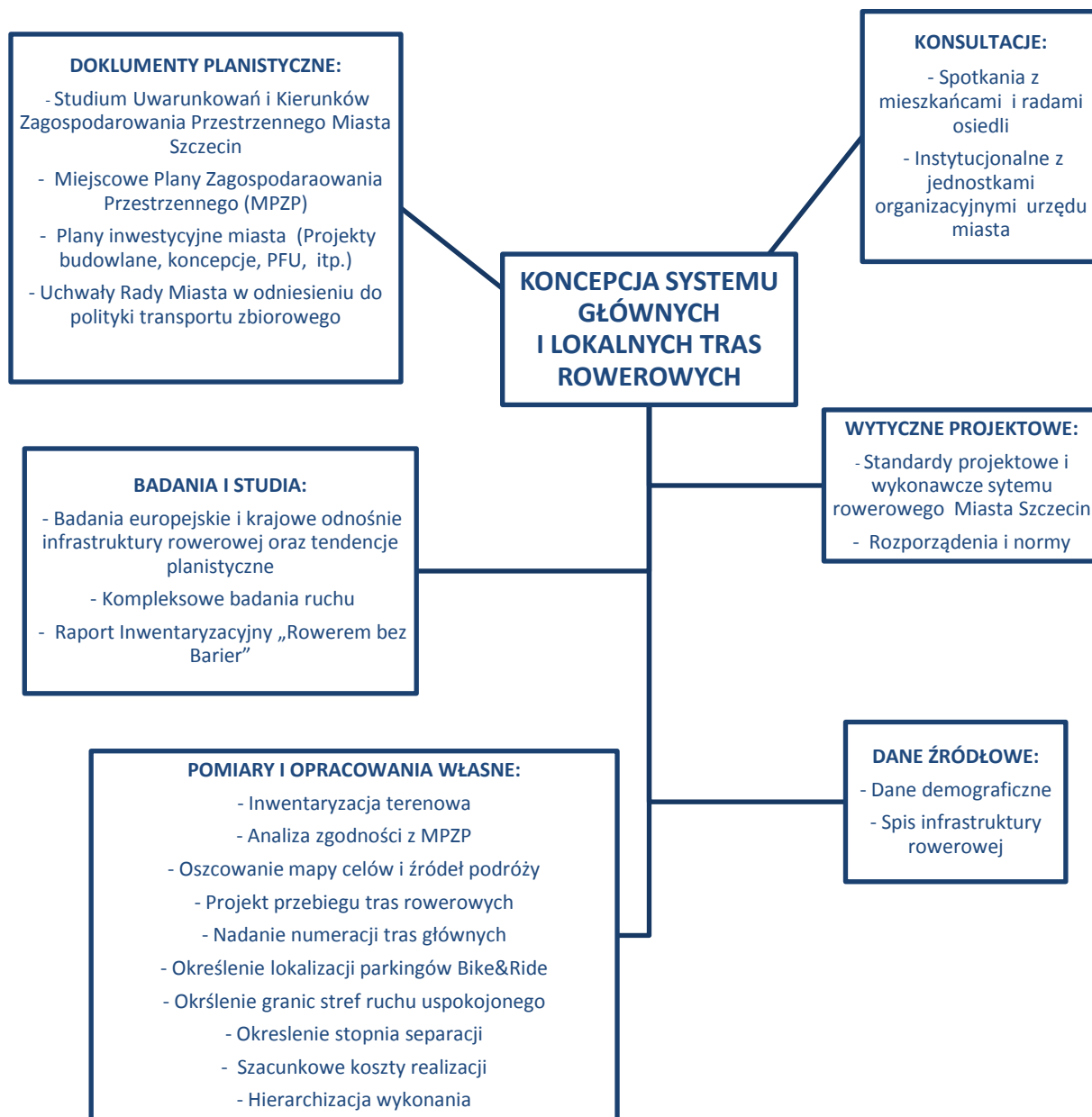
Głównym zadaniem niniejszego opracowania projektowego jest określenie ram i kierunków rozwoju tras rowerowych tak, aby stanowiły one jedną spójną sieć komunikacyjną. Dodatkowo w dokumentacji zamieszczono wszelkiego rodzaju wymogi zawarte w dokumentach prawa miejscowego, tj. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, jak i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla poszczególnych dzielnic miasta. Dokonano weryfikacji zapisów w planach miejscowych, przedstawiono propozycję ewentualnych zmian do tych planów w odniesieniu do infrastruktury rowerowej i drogowej. Rozpoznano i uwypuklono potencjalne trudności realizacyjne tras rowerowych wraz ze wskazaniem wymaganej przebudowy pasa drogowego dla realizacji wyznaczonych celów.

Budowa spójnej sieci ścieżek rowerowych powinna zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru jako głównego lub pośredniego środka komunikacji. Rozwiązania projektowe powinny zapewnić bezpieczne podróżowanie trasami rowerowymi z pominięciem zatorów drogowych. W dokumentacji wprowadzono numerację i propozycje oznakowania tras rowerowych, co ma ułatwić poruszanie się turystom i mieszkańcom. Zadaniem przedstawionych w projekcie tras rowerowych jest również zapewnienie jak najszybszego dostępu do węzłów przesiadkowych, gdzie





mają być zlokalizowane parkingi rowerowe typu "Park&Ride", a także zaoferowanie dojazdu do budynków użyteczności publicznej i innych skupisk stanowiących cel podróży, jak centra handlowe i miejsca ciekawe turystycznie.



Rys. 2. Schemat metodologii procesu projektowego

Analizie poddano również bieżące opracowania projektowe na terenie gminy w różnych stadiach realizacyjnych, w celu zsynchronizowania niniejszego dokumentu z planami inwestycyjnymi miasta.

W opracowaniu wykorzystano rozwiązania z zastosowaniem zasad najnowszej dostępnej wiedzy technicznej tworzenia bezpiecznych i przyjaznych tras rowerowych.

Do tego celu wykorzystano:

- Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin [1],
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.





w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U nr 43 poz. 430

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 - Prawo o ruchu drogowym Dz.U. 2012 poz. 1137,
- pozostałe przepisy i normy projektowania.

Przeanalizowano istniejącą infrastrukturę drogową i rowerową oraz ich charakterystykę w celu określenia możliwości technicznych separacji ruchu na poszczególnych odcinkach ulic. Dokonano wizji lokalnej w terenie obszarów wątpliwych i trudnych realizacyjnie.

Na potrzeby opracowania wykonano mapę celów podróży i generatorów ruchu w oparciu o „Planowanie i promowanie rozwoju ruchu rowerowego. Podręcznik. Materiał służący zwiększaniu potencjału uczestników projektu mobil2020. Red. J. Deffner, T. Ziel, T. Hefter, Ch. Rudolph. Tłum. M. Sulmicki. Warszawa 2013” [11].

Wskazano propozycje rozwiązań projektowych gwarantujących rozmieszczenie elementów infrastruktury drogowej i rowerowej w pasie drogowym w miarę możliwości bez jego poszerzania. Na niektórych odcinkach zaproponowano dwa warianty rozwiązań. Ostateczne rozstrzygnięcie wyboru wariantu dokonane będzie na etapie projektu budowlanego w porozumieniu z Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Szczecin.

Oprócz stopnia separacji wyznaczono na terenie miasta szereg stref ruchu uspokojonego (stref Tempo 30), czyli obszarów przyjaznych rowerzystom. Dotyczy to głównie osiedli mieszkaniowych.

Dokumentacja zawiera również szacunkowe koszty wykonania głównych tras rowerowych wraz z harmonogramem realizacyjnym.

Na etapie projektowania zorganizowano 16 spotkań z mieszkańcami i radami osiedli, (8 spotkań w I etapie sporządzania projektu i 8 spotkań w etapie II), podczas których mieszkańcy prezentowali swoje opinie i sugestie odnośnie planowanych tras rowerowych. Większość propozycji została uwzględniona przy sporządzaniu dokumentacji.

Prezentowana koncepcja była również konsultowana na bieżąco z jednostkami organizacyjnymi urzędu miasta, tj.: Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, Wydziałem Inwestycji Miejskich, Biurem Planowania Przestrzennego, Zarządem Dróg i Transportu Miejskiego, Zakładem Usług Komunalnych, Biurem Strategii, spółką Tramwaje Szczecińskie oraz stowarzyszeniem Rowerowy Szczecin.

Niniejsza dokumentacja nie stanowi dokumentu rozstrzygającego w kwestiach technicznych, służy jako dokument planistyczny dostosowany do obecnie panujących uwarunkowań techniczno-realizacyjnych (w zakresie do roku 2025) i wynikających z zapisów prawa miejscowego. Dokumentacja powinna być aktualizowana co ok. 5-7 lat, w miarę pojawiających się nowych uwarunkowań jakie pojawiają się wraz z rozwojem miasta. Dotyczy to głównie danych statystycznych, które stosunkowo szybko ulegają dezaktualizacji, przebudowy istniejących ciągów komunikacyjnych, jak i budowy nowych.

W całym opracowaniu wykorzystano i przytoczono zapisy z dokumentów wymienionych w pkt. 1 w celu zgromadzenia w jednym opracowaniu wszelkich wątków poświęconych tematyce rowerowej i obszarów z nią związanych. Przedruki z ww. dokumentów naniesiono *kursywą*.





4. Zapisy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w kontekście komunikacji rowerowej [4]

4.1 Zapisy ogólne

Kontynuowane są preferencje dla transportu zbiorowego, rozszerzania stref ruchu pieszego i dostępności miasta dla ruchu rowerowego. W Studium wskazuje się lokalizacje parkingów strategicznych, określa się także ważniejsze wskaźniki liczby miejsc postojowych zróżnicowane w zależności od strefy Miasta.

Wskazano wiele lokalizacji dla obiektów i terenów sportu i rekreacji. Podtrzymuje się plany związane z zagospodarowaniem jez. Małe Dąbie, lotniska, oraz terenów nadrzecznych, rozwojem sportów wodnych, marin i żeglarstwa, a także z rozwojem terenów sportu i rekreacji w osiedlach. Planuje się rozwój sieci ścieżek rowerowych i tras konnych. Sport i rekreacja rozwijane będą również w ramach planów urządzenia lasów oraz w nawiązaniu do parków krajobrazowych.

4.2 Uwarunkowania

4.2.1 Budowanie tożsamości, odrębność i niepowtarzalność miasta poprzez następujące działania:

(...)utrzymanie i budowa nowych struktur przestrzennych oraz przestrzeni publicznych, na które składają się w szczególności:

przestrzenie publiczne: ulic i placów, bulwarów, skwerów, parków, ciągów spacerowych, ścieżek rowerowych, obiektów sportowych i rekreacyjnych (...)

4.2.2 Generalne dyspozycje przestrzenne

Podstawowym kierunkiem rozwoju miasta, w granicach administracyjnych, jest rozwój wewnętrzny rozumiany jako kontynuacja istniejących struktur przestrzennych i zobowiązań podjętych w planach zagospodarowania z lat ubiegłych oraz niezbędna modyfikacja i uzupełnienia wynikające z postępu technicznego, pojawiania się nowych rozwiązań technologicznych i potrzeb mieszkańców, a także konieczności podnoszenia standardów zamieszkiwania, pracy i wypoczynku, zgodnie z przyjętymi celami strategicznymi i społeczno-ekonomicznymi uwarunkowaniami rozwoju miast (...)

4.2.3 Rozwój centrum miasta

Zmiany w systemie komunikacyjnym, polegające na:

- ograniczaniu ruchu tranzytowego,
- rozwoju tramwajowego transportu publicznego, łączącego odległe obszary miasta z jego centrum,
- budowie parkingów strategicznych w rejonie skrzyżowań obwodnicy śródmiejskiej z drogami dojazdowymi i liniami tramwajowymi,
- zwiększeniu gęstości linii tramwajowych w obszarze śródmiejskim,
- ograniczaniu naziemnych terenów parkingowych i budowie parkingów i garaży wbudowanych i podziemnych, działaniach zniechęcających do użytkowania samochodu w obszarze centrum i wymuszających ich rotację,
- tworzeniu środowiska przyjaznego dla pieszych i rowerzystów (struktura dostępności),
- dominacji ruchu pieszego i rowerowego, w tym ciągi uliczne z wyłączeniem ruchu kołowego (deptaki), na których dopuszcza się jedynie ograniczony dojazd do nieruchomości (...)





4.2.4 Komunikacja drogowa

Z uwagi na fakt, że główne i lokalne trasy rowerowe będą lokalizowane w większości po istniejących ciągach komunikacyjnych miasta, przywołano poniżej najważniejsze zapisy Studium, warunkujące kształtowanie tras rowerowych na terenie miasta.

(...)Wewnętrzny układ uliczny miasta nie jest w stanie sprostać w pełni potrzebom wzrastającego ruchu samochodowego, jak i zapewnić sprawnego funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Na znacznej części sieci ulicznej występują zakłócenia ruchu, przy czym strefa występowania tego zjawiska ulega ciąglemu rozszerzaniu.

Promienisty układ ulic wychodzących ze śródmieścia powoduje, że praktycznie wszystkie połączenia międzydzielnicowe odbywać się muszą poprzez centralne rejony miasta co ma znaczący wpływ na pogarszającą się obsługę np. dzielnicy Północ. Nie do końca ukształtowany układ uliczny w Śródmieściu uniemożliwia wykorzystanie już istniejących odcinków ulic w celu skierowania ruchu tranzytowego na jego obrzeża, ogranicza również możliwość dalszego rozwijania sieci komunikacji zbiorowej, a w szczególności układu komunikacji tramwajowej (...)

4.2.5 Parkowanie

(...) Doświadczenia krajów europejskich, w których rozwój motoryzacji nastąpił dużo wcześniej wykazały, że pełne zaspokojenie potrzeb parkingowych w obszarach centrów miast przy tak wysokim wskaźniku motoryzacji jest niemożliwe i zamiast dostosowywać przepustowość sieci ulicznej do rosnących potrzeb, trzeba ograniczyć potrzeby do racjonalnej wielkości, wynikającej z polityki transportowej zrównoważonego rozwoju jako najlepiej przeciwdziałającej negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji.

(...) Trzeba się też liczyć z ubytkiem miejsc postojowych w związku z potrzebą przywrócenia normalnych warunków dla ruchu pieszego, realizacją ścieżek rowerowych czy też sanacją podwórek zabudowy śródmiejskiej.

4.2.6 Komunikacja rowerowa

(...)W granicach miasta funkcjonuje 73,9 km ścieżek rowerowych prowadzonych w pasach drogowych (poza jezdnię) oraz samodzielnych ścieżek rowerowych. Tylko nieco ponad 20% ścieżek ma nawierzchnię bitumiczną. Układ ścieżek rowerowych jest w dużej mierze wynikiem realizacji i modernizacji układu drogowego. Szacuje się, że ponad 20 km dróg rowerowych powstało w wyniku przebudowy układu drogowego w ostatnich latach.

Obecny układ ścieżek rowerowych obejmuje tylko fragmenty miasta. Około 80% ścieżek rowerowych zbudowanych jest w lewobrzeżnej części Szczecina. Brak jest praktycznie ścieżek rowerowych w dzielnicy Północ. Obecny układ jest dość chaotyczny, nie tworzący spójnego systemu tras rowerowych. Jak wskazują przeprowadzone w 2010 r. badania ocen i preferencji mieszkańców brak dostatecznej długości ścieżek rowerowych zniechęca do podróżowania rowerem ponad 70% respondentów, dla ponad 45% bardzo ważna jest możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru np. w miejscu pracy.

Wydaje się, że dostrzeżone zostało znaczenie roweru jako środka transportu, a ścieżki rowerowe stają się stałym elementem budowy układu komunikacyjnego miasta. Jak wskazują ww. badania ponad 50% badanych mieszkańców Szczecina uznaje rozbudowę sieci dróg rowerowych za bardzo ważne zadanie. (...)

4.2.7 Komunikacja zbiorowa

(...) Na podstawie danych dotyczących przewozów pasażerskich miejską komunikacją zbiorową z lat 2008 i 2009 można stwierdzić, że wielkości przewozów pasażerskich zarówno tramwajami jak





i autobusami minimalnie wzrosły i są na poziomie ok. 144 mln pas./rok.

Na stałym poziomie utrzymuje się udział w przewozach komunikacji tramwajowej i autobusowej i wynosi on odpowiednio 45% i 55%.

Generalnie miejska komunikacja zbiorowa w ostatnich latach traciła na znaczeniu w wyniku, czego „przesunięta” została na pozycję środka uzupełniającego przewozy pasażerskie (ok. 40% przewozów) natomiast dominującą rolę odgrywa transport indywidualny. Na odchodzenie części pasażerów od komunikacji zbiorowej z pewnością ma wpływ wzrost liczby posiadaczy samochodów osobowych, a także komfort podróży samochodem osobowym i stosunkowo „łatwe” i szybkie osiąganie celów podróży. Znaczący wpływ ma też wiele innych czynników, wśród nich np. konieczność przesiadek, niska częstotliwość, punktualność, zatłoczenie itp.

Największe znaczenie, na co wskazują badania preferencji mieszkańców, mają dla pasażerów w kolejności ceny biletów, czas podróżowania i punktualność kursowania.

Obecnie największe dobowe wartości potoków pasażerskich (poza śródmieściem) notowane są na kierunku wschód – zachód, w szczególności na ul. Gdańskiej, gdzie osiągają wielkość ponad 41 tysięcy pasażerów w obu kierunkach (łącznie dla przewozów tramwajowych i autobusowych). Jest to jednocześnie ciąg uliczny o dużym obciążeniu ruchem, podatny na zakłócenia ruchu, co ma swoje odbicie szczególnie w obsłudze dzielnicy Prawobrzeże opartej wyłącznie na komunikacji autobusowej. Znaczne potoki pasażerskie - choć mniejsze niż jeszcze kilka lat temu - utrzymują się Giedroycia, skrzyżowania ul. Wilczej z Przyjaciół Żołnierza i remont wiaduktu na Rugiańskiej uporządkowały nieco ruch w tym rejonie, co poskutkowało wzrostem przejazdów komunikacją indywidualną i spadkiem zainteresowania komunikacją publiczną. W samym Śródmieściu, gdzie dominują przewozy tramwajowe, największe potoki pasażerskie notowane są w ciągu al. Piłsudskiego i osiągają wielkość ok. 43 tysięcy pasażerów na dobę w obu kierunkach.

Znaczące są też przewozy w obu kierunkach rejestrowane w osi Bolesława Krzywoustego (ok. 30 tysięcy pasażerów na dobę), al. Piastów (ok. 30 tysięcy pasażerów na dobę), al. Wyzwolenia (ok. 25 tysięcy pasażerów na dobę – 35 tysięcy pasażerów na dobę).

Brak uprzywilejowania komunikacji masowej przy wciąż wzrastającym zatłoczeniu ulic powoduje m.in. spowolnienie ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej (zwłaszcza autobusów) oraz pogarszanie się punktualności i regularności kursowania. Ograniczenia w poruszaniu się komunikacji zbiorowej występują na całym obszarze Śródmieścia.

4.2.8 Ścieżki rowerowe w funkcji rekreacyjnej

(...) Potencjał, na który składają się: tradycja miejsca i inne treści materialne i niematerialne tworzące więzi mentalne mieszkańców z przestrzeniami miasta. Identyfikacji tej dokonano wg następujących kryteriów:

- miejsce jako istotny cel podróży mieszkańca lub turysty, intensywność użytkowania wynikająca np. z: koncentracji usług, ich atrakcyjności i asortymentu, specyfiki i otoczenia, stworzenia komfortowego środowiska dla pieszych i rowerzystów, z dogodnych powiązań z komunikacją publiczną, z innych wartości użytkowych, kulturowych (zabytków), tradycji miejsca, intensywności interakcji społecznych wyrażających mieszkańców, wartości emocjonalnych lub estetycznych

(...) Tereny o cechach przestrzeni publicznych w lokalizacjach peryferyjnych i rozproszonych, posiadające unikalną funkcję, szczególne znaczenie dla mieszkańców lub wyjątkową urodę miejsca, to m.in.:

- Stadion Pogoń,
- os. Osów – kąpielisko Arkonka,
- os. Osów - Gubałówka,
- os. Głębokie – kąpielisko Głębokie,
- os. Gumieńce - Główna Brama Cmentarza Centralnego,
- Międzyodrze - kąpielisko Dziewoklicz,
- os. Zdroje - okolice Jeziora Szmaragdowego.





4.3 Kierunki

Tom II – Kierunki - zawiera ustalenia ogólne dotyczące kierunków zagospodarowania przestrzennego, w tym zachowania dotychczasowej struktury i planowanych zmian oraz standardy zagospodarowania i użytkowania terenów przeznaczonych dla wyodrębnionych funkcji; tom ten jest odpowiedzią na generalne wnioski i zidentyfikowane potrzeby mieszkańców oraz przedsiębiorców:

(...) Budowanie odrębności i niepowtarzalności miasta poprzez utrzymanie i budowa nowych struktur przestrzennych oraz przestrzeni publicznych, na które składają się w szczególności:

- 1) obiekty prestiżowe i przestrzenie otwarte, o znaczeniu symbolicznym dla miasta;*
- 2) obiekty o wysokim poziomie estetycznym i znaczeniu ponadlokalnym, w których realizowane są działania z zakresu: administracji, sądownictwa, nauki, kultury, sztuki, sportu, turystyki oraz wypoczynku;*
- 3) przestrzenie publiczne: ulic i placów, bulwarów, skwerów, parków, ciągów spacerowych, ścieżek rowerowych, obiektów sportowych i rekreacyjnych;*
- 4) zespoły i kompozycje zieleni: aleje i szpalery drzew, żywopłotowe osłony trakcji tramwajowych, zieleń towarzysząca funkcjom publicznym. (...)*

Rozwój centrum miasta –

1. Zmiany w systemie komunikacyjnym, polegające na:

- ograniczaniu ruchu tranzytowego,*
- rozwoju tramwajowego transportu publicznego, łączącego odległe obszary miasta z jego centrum,*
- budowie parkingów strategicznych w rejonie skrzyżowań obwodnicy śródmiejskiej z drogami dojazdowymi i liniami tramwajowymi,*
- zwiększeniu gęstości linii tramwajowych w obszarze śródmiejskim,*
- ograniczaniu naziemnych terenów parkingowych i budowie parkingów i garaży wbudowanych i podziemnych, działaniach zniechęcających do użytkowania samochodu w obszarze centrum i wymuszających ich rotację,*
- tworzeniu środowiska przyjaznego dla pieszych i rowerzystów (struktura dostępności),*
- dominacji ruchu pieszego i rowerowego, w tym ciągi uliczne z wyłączeniem ruchu kołowego (deptaki), na których dopuszcza się jedynie ograniczony dojazd do nieruchomości,*
- przeznaczeniu chodników wyłącznie dla ruchu pieszego oraz na atrakcyjne wyposażenie przestrzeni publicznych (ogrody letnie, meble uliczne, zieleń, ciągi pasażowe, obiekty imprezowe, itp.) (...)*

(...) Intensyfikacja funkcji kulturowych, turystycznych - handlowych, gastronomicznych, rekreacyjnych, sportowych, itp. sprzyjających kontaktom i aktywności społecznej, kulturalnej i politycznej,

Tworzenie przyjaznego dla ruchu pieszego i rowerowego środowiska przy utrzymaniu reżimu dostępności dla niepełnosprawnych(...)

Wewnętrzny układ uliczny – (...) W ramach przekształceń układu komunikacyjnego śródmieścia przewiduje się możliwość wprowadzenia na jego fragmentach strefy lub stref ruchu uspokojonego, w których obowiązywać będzie odstępnie od zasady pełnej swobody korzystania z samochodu. Strefy ruchu uspokojonego stworzą lepsze warunki dla komunikacji pieszej i rowerowej, poprawią warunki środowiska mieszkalnego i przyczynią się do wzmocnienia roli centrotwórczej śródmieścia. Strefy ruchu uspokojonego są i będą wprowadzane także w innych osiedlach miasta, zwłaszcza w obszarach zabudowy jednorodzinnej willowej, np. Pogodno, Głębokie, Stare Dąbie oraz w enklawach osiedlowej zabudowy wielorodzinnej. Wielkość stref i zakres ograniczeń powinny być określone na podstawie specjalistycznego opracowania i ustalone w miejscowych planach





SYSTEM KOMUNIKACJI ROWEROWEJ

(...) - Przyjmuje się, że system tras rowerowych stanowić będzie ważny element infrastruktury transportowej i rekreacyjnej. System ten powinien być spójny i umożliwiać bezpieczne i wygodne poruszanie się po trasach rowerowych. Zakłada się, że stworzenie właściwych warunków do korzystania z roweru spowoduje zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podziale zadań przewozowych. System tras rowerowych stanowić będą zarówno ciągi o charakterze rekreacyjnym, jak i ciągi łączące miejsca zamieszkania z miejscami pracy, nauki, i usługami.

- Przewiduje się realizację tras rowerowych na obszarze całego miasta.

- Miejski układ tras rowerowych będzie zintegrowany z istniejącymi i planowanymi układami zewnętrznymi. W ramach głównego układu tras rowerowych w granicach miasta przewiduje się fragmenty trasy międzynarodowej wokół Zalewu Szczecińskiego (od osiedla Głębokie, Park Kasprowicza, pl. Grunwaldzki, Podzamcze, ul. Gdańską, ul. Przestrzenną, ul. Lubczyńską i dalej w kierunku Lubczyny).

- W granicach Miasta przewiduje się przebieg fragmentu międzyregionalnej trasy rowerowej - tzw. „Szlak Zielona Odra”, o przebiegu od połączenia na ul. Gdańskiej z trasą wokół Zalewu Szczecińskiego poprzez ul. Marynarską do ul. Autostrada Poznańska, os. Podjuchy i dalej ul. Krzemienią, ul. Srebrną do wiaduktu nad autostradą A6 w kierunku Radziszewa.

- System tras rowerowych będzie uzupełniany i rozbudowywany m.in. o trasy lokalne oraz pomocnicze (dojazdowe). System tras rowerowych lokalnych będzie przedmiotem planów miejscowych i będzie tworzony w oparciu o potrzeby lokalne.

- Schemat ważniejszych tras rowerowych pokazano na rysunku Studium. Dopuszcza się uzupełnianie i korygowanie tego schematu na podstawie planów miejscowych i opracowań specjalistycznych.

5. Zapisy ze „Zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007-2015” [9]

Wg [9] rower stanowi dopełnienie komunikacji zbiorowej i został włączony jako składowa niezbędna do poprawy skuteczności efektywnego systemu transportowego oraz jest jednym z elementów integrujących ten system. Rower wpisuje się znakomicie w system zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego. Głównym zamierzeniem [9] jest zapewnienie optymalnych warunków do zorganizowanego i bezpiecznego przemieszczania się nie tylko tradycyjnymi środkami komunikacji zbiorowej, ale również poprzez alternatywne formy podróżowania np. rowerem. Poprawa komfortu podróżowania ma nastąpić poprzez zniechęcanie przemieszczania się samochodem na rzecz bardziej efektywnych środków transportu, przyjaznych środowisku.

Osiągnięcie tego zamierzenia powinno być 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.

5.1 System komunikacji rowerowej wg [9]

System transportu rowerowego w Szczecinie powinien stwarzać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu rowerem przez całe miasto pomiędzy źródłami i celami podróży. System ten winien pełnić zarówno funkcję transportową, jak i rekreacyjno-sportową.

Zakłada się wzrost ruchu rowerowego w podróżach codziennych do 15% ogółu podróży, dzięki





czemu zmniejszy się natężenie ruchu samochodowego. Ponieważ cele podróży w dzielnicach centralnych są wspólne dla rowerzystów i zmotoryzowanych, obydwie sieci – uliczna i dróg dla rowerów – w znacznym stopniu pokrywają się ze sobą, co z kolei jest przyczyną wielu punktów kolizji ruchu rowerowego z samochodowym. Stąd w strefach śródmiejskich dąży się będzie do uwzględnienia potrzeb ruchu rowerowego, tj. każda nowobudowana lub modernizowana ulica będzie posiadać rozwiązania rowerowe, zwłaszcza w postaci:

- wyznaczania w jezdni ulic klasy L i Z pasów rowerowych, a także w jezdniach klasy D jeśli ułatwi to ruch rowerowy na skrzyżowaniach;
- uspokojenia ruchu (do prędkości 30 km/h) w jezdniach ulic klasy L i D technicznymi środkami uspokojenia ruchu preferującymi ruch rowerowy;
- otwierania ulic jednokierunkowych klasy Z i niższych dla ruchu rowerowego w obu kierunkach;
- budowy dróg rowerowych wzdłuż ulic, gdzie uspokojenie ruchu samochodowego jest niemożliwe;
- udzielania pierwszeństwa przejazdu rowerzystom na skrzyżowaniach (w wybranych punktach, szczególnie wzdłuż głównych tras rowerowych);
- stosowania „przyjaznej rowerowi” sygnalizacji świetlnej, tj. stosowania pętli indukcyjnych wykrywających rowery oraz „zielonej fali” zwłaszcza na głównych trasach rowerowych

Autorzy [9] zwracają uwagę, że w mieście nie istnieje spójny system tras rowerowych, a przebiegi nowych dróg rowerowych realizowane są fragmentarycznie przy okazji przebudowy odcinków ulic.

(...) Dla poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżowania rowerem przyjmuje się następujące środki realizacji:

- opracowanie standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej określających parametry techniczne oraz wytyczne do ustalania przebiegu tras rowerowych. – postulat zrealizowany
- opracowanie koncepcji tras rowerowych zakładających wykorzystanie roweru jako środka transportu. W koncepcji muszą być zawarte zarówno główne trasy rowerowe służące połączeniom międzydzielnicowym, lokalne rowerowe obsługujące ruch wewnątrz dzielnic, oraz trasy turystyczne. Parametry poszczególnych tras określone będą na podstawie Standardów.
- budowę dróg dla rowerów w pierwszej kolejności wzdłuż dróg na których dopuszczono prędkość powyżej 50 km/h., zwłaszcza połączenie lewo i prawobrzeżnego Szczecina drogą rowerową, budowa dróg rowerowych wzdłuż ulic Hangarowej, 26 kwietnia.
- budowę infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Ku Słońcu, al. Piastów i al. Wyzwolenia.
- wzdłuż dróg o co najmniej czterech pasach ruchu (szczególnie drogi dwujezdniowe) należy budować drogi rowerowe po obu stronach. Ewentualnie w przypadku braku miejsca, można wyznaczać po jednej stronie drogi rowerowe służące połączeniom międzydzielnicowym, a po drugiej stronie inne rozwiązania służące do obsługi lokalnego ruchu.
- łączenie istniejących odcinków dróg rowerowych poprzez budowę łączników lub odpowiednią organizację ruchu.
- budowę nawierzchni dróg rowerowych z mas bitumicznych, ewentualne odstępstwa można stosować dla niektórych tras turystycznych i w obrębie ochrony konserwatorskiej.
- likwidację barier architektonicznych utrudniających poruszanie się po drogach rowerowych takich, jak np. wysokie krawężniki, słupy energetyczne, itp.
- budowę parkingów dla rowerów.

Dokument [9] w rozdziale VI przedstawia zestawienie zadań priorytetowych dla miasta dotyczących transportu zbiorowego w latach 2010-2015. Najważniejsze z nich w kontekście tras rowerowych to:





Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Płoni w Szczecinie Dąbiu – inwestycja zrealizowana

Realizacja programu budowy ścieżek rowerowych – program realizowany na bieżąco

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizacja działań mających na celu m.in. poprawę spójności systemu ścieżek rowerowych poprzez budowę odcinków łączących istniejące drogi rowerowe, poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania rowerzystów m.in. poprzez: zmianę geometrii fragmentów ścieżek rowerowych, modernizację nawierzchni, obniżanie krawężników, budowę parkingów rowerowych, itp.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa jakości życia mieszkańców poprzez umożliwienie uprawiania czynnego wypoczynku, a także zapewnienie bezpiecznej drogi dla rowerzystów jadących do szkół, pracy, itp.
- mniejsze zanieczyszczenie atmosfery dzięki stworzeniu warunków zachęcających do korzystania z roweru, jako alternatywnego dla samochodu środka transportu w Szczecinie.

Budowa ścieżki rowerowej z Lewobrzeża do Puszczy Bukowej nad Jezioro Szmaragdowe z odgałęzieniem do Dąbia – inwestycja zrealizowana

Opis inwestycji/Etapy działania

Realizacja III etapu inwestycji polegającego na budowie ścieżki rowerowej od ul. Panieńskiej, poprzez Trasę Zamkową, ul. Gdańską do Mostu Cłowego.

Oczekiwane rezultaty:

- poprawa jakości życia mieszkańców
- umożliwienie uprawiania czynnego wypoczynku
- zapewnienie bezpiecznej drogi dla rowerzystów jadących do szkół, pracy, itp.
- mniejsze zanieczyszczenie atmosfery

6. Zapisy z „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014- 2025” [10]

W dokumencie [10] przedstawiono szereg działań koniecznych do stworzenia przestrzeni przyjaznej mieszkańcom, której jednym z elementów składowych jest efektywny transport zbiorowy. Dokument traktuje również jak rozwój miasta wpływa na aspekty społeczne, ekonomiczne i środowiskowe. Opisuje wzajemne zależności pomiędzy nimi, które razem tworzą wielopłaszczyznowy, zrównoważony rozwój miasta jako całości.

Plan zrównoważonego rozwoju oparto o najnowsze dokumenty i prace badawcze prowadzone w UE.

Można do nich zaliczyć:

- Biała Księga pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Bruksela 2011. Transport należy do priorytetowych dziedzin rozwoju w polityce społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej. Polityka UE w zakresie transportu została przedstawiona w tej Białej Księdze. Wskazuje ona, iż transport stanowi podstawę funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa oraz jest czynnikiem, który ma znaczny wpływ na rynek wewnętrzny i jakość życia obywateli, którzy dzięki niemu mogą swobodnie podróżować. Umożliwia również wzrost gospodarczy oraz tworzenie nowych miejsc pracy. Jednym z nadrzędnych celów polityki transportowej jest zapewnienie pewnych, skutecznych i wysokiej jakości usług transportowych. W Białej Księdze opisana jest wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu jak również ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy. Wskazuje się na zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego jak również tworzenie lepszych warunków do podróży





pieszych i rowerowych, które powinny stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury.

- Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, Bruksela 2007. W dokumencie tym przedstawiono zarys problematyki i wyzwań w kierunku funkcjonowania miejskich systemów transportowych w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Podjęto temat wymogom mobilności w miastach i zasadom tworzenia nowej kultury mobilności. Mobilność w miastach europejskich powinna umożliwiać ich gospodarczy rozwój, zapewniać odpowiedni poziom życia mieszkańców przy jednoczesnej ochronie środowiska naturalnego. Określono w dokumencie pięć wyzwań, przed jakimi stoją miasta europejskie, które wymagają zintegrowanego podejścia w kierunku:

- płynnego ruchu w miastach;*
- zielonych miast;*
- bardziej inteligentnego transportu miejskiego;*
- dostępnego transportu miejskiego;*
- bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego.(...)*

(...)Jednym z priorytetów krajowej polityki transportowej jest poprawa ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym poprzez wprowadzanie ułatwień i różnego rodzaju zachęt (m.in. współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury. – przykładem realizowania tej polityki jest system roweru miejskiego jako uzupełnienie transportu publicznego.

Z [10] dowiadujemy się również, że wzrost liczby tras rowerowych będzie miał pozytywny wpływ na popyt usług komunikacji zbiorowej. Jednocześnie twarde dane ukazują, że rower obecnie dzisiaj stanowi niewielki procent wszystkich podróży w mieście (na poziomie 1,39%). Znacznie częściej wiązany jest on z aktywną formą wypoczynku (5,79%), niż traktowany jako środek transportu. Tendencja ta prawdopodobnie ulegnie odwróceniu wraz z rozwojem infrastruktury rowerowej oraz coraz bardziej popularnym rowerem elektrycznym, dającym możliwość szybkiego przemieszczania się przy relatywnie małym wysiłku użytkownika.

Do poprawy konkurencyjności systemu komunikacji miejskiej przyczyni się wprowadzanie innowacyjności w różnych obszarach oddziaływania, od marketingu, przez integrację, po inwestycje. Jedną z pożądanych innowacyjności jest Szczeciński Rower Miejski: *(...)Przesłanką wdrożenia projektu są względy proekologiczne, prozdrowotne oraz możliwość uszczelnienia systemu komunikacji miejskiej poprzez wprowadzenie specyficznego środka transportu, który dociera w miejsca, gdzie tramwaj bądź autobus dotrzeć nie mogą, projekt poprawi dostępność przestrzenną w trybie „door to door”(...)*

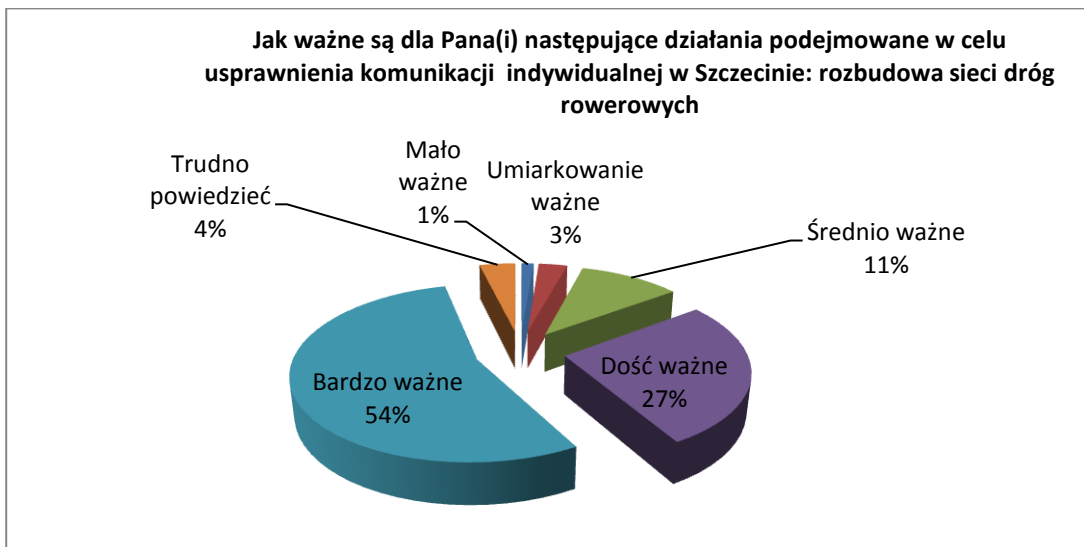
Ważnym elementem integracji jest również odniesienie do infrastruktury rowerowej:

(...) budowa węzłów przesiadkowych na obrzeżach miasta przy jednoczesnym zapewnieniu miejsc parkingowych dla samochodów osobowych (P&R) i rowerów (B&R). (...)

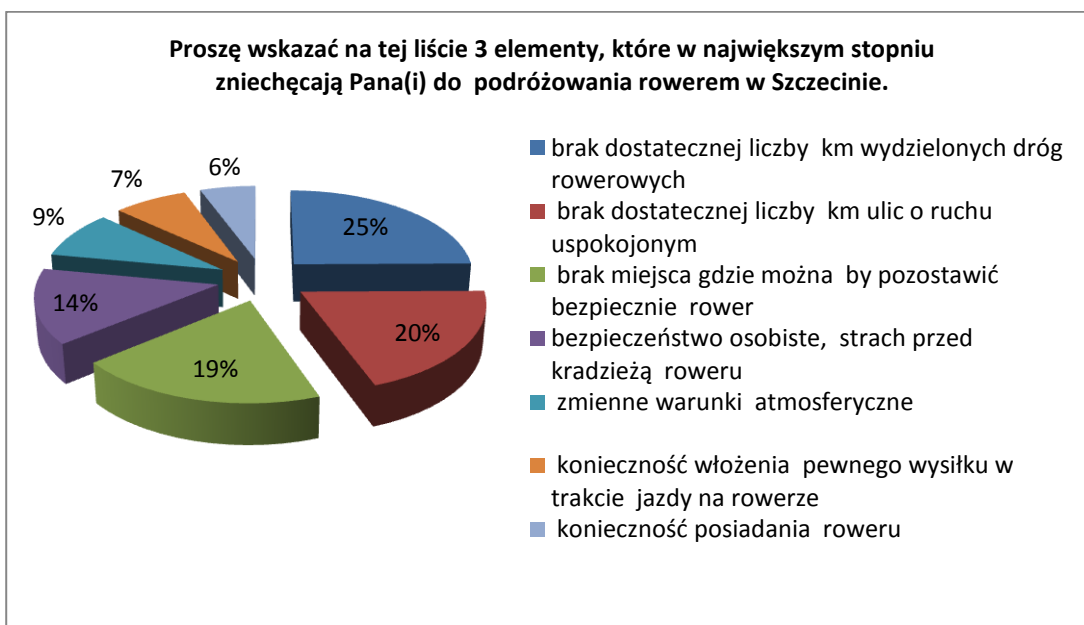
7. Kompleksowe badania ruchu [3]

W tym punkcie opracowano wyniki ankietowych badań ruchu w kontekście korzystania z roweru i dotyczące infrastruktury rowerowej. Badania wykonała w 2010 roku firma Ove Arup & Partners International Ltd Sp. z o. o. Oddział w Polsce. Korzystając z wyników badań wykonane zostały diagramy ukazujące procentowy podział odpowiedzi w danej ankiecie.



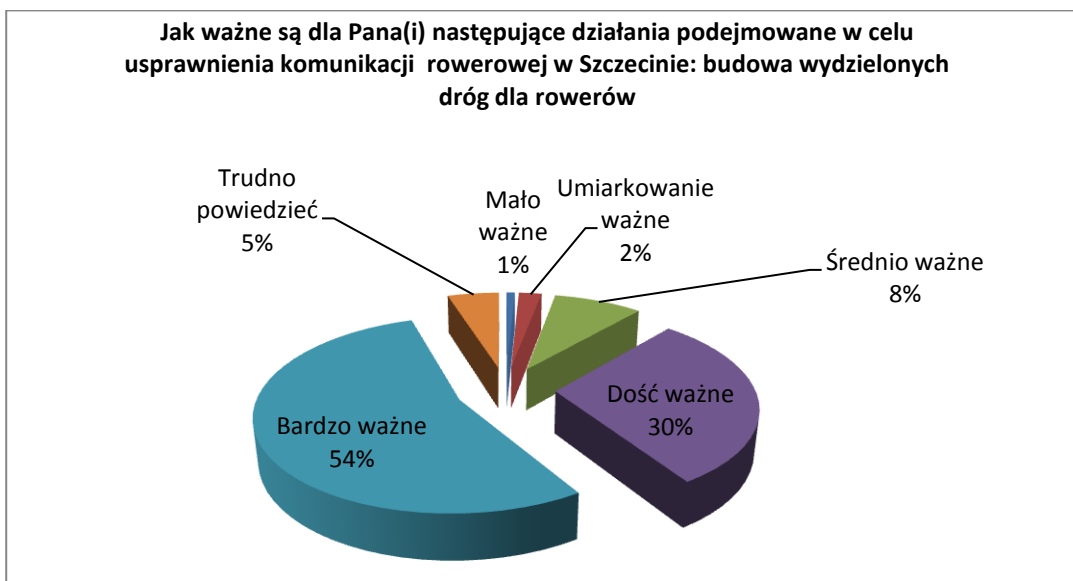


Rys. nr 3. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

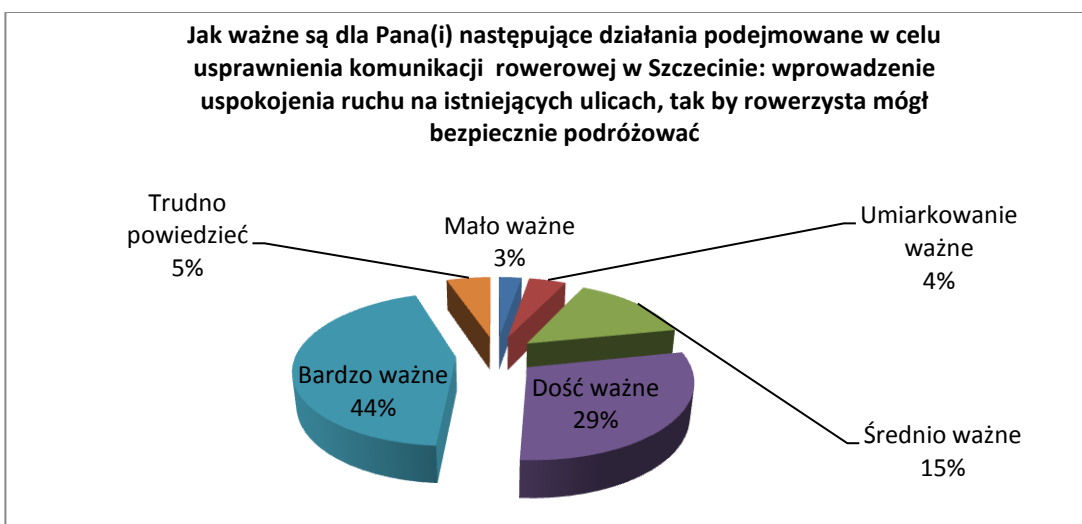


Rys. nr 4. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

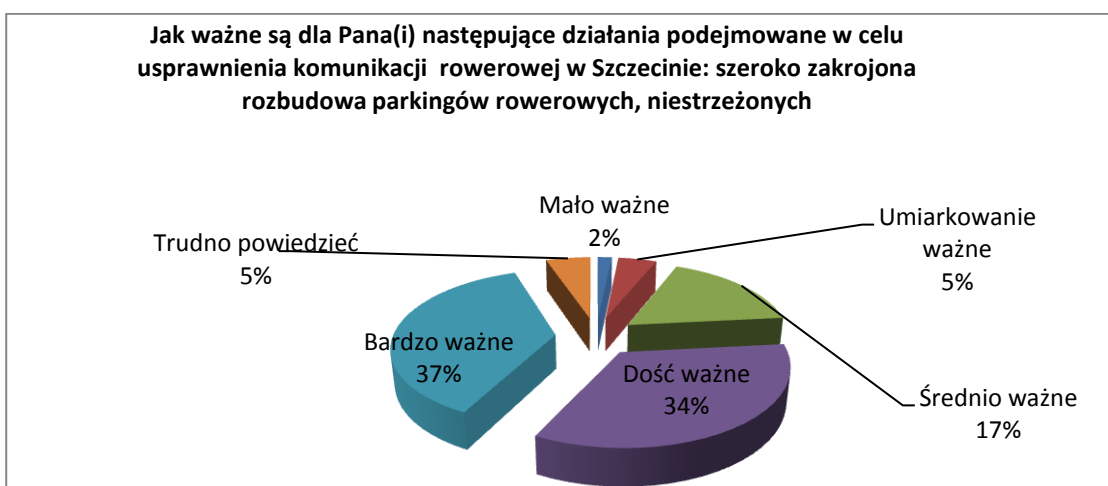




Rys. nr 5. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

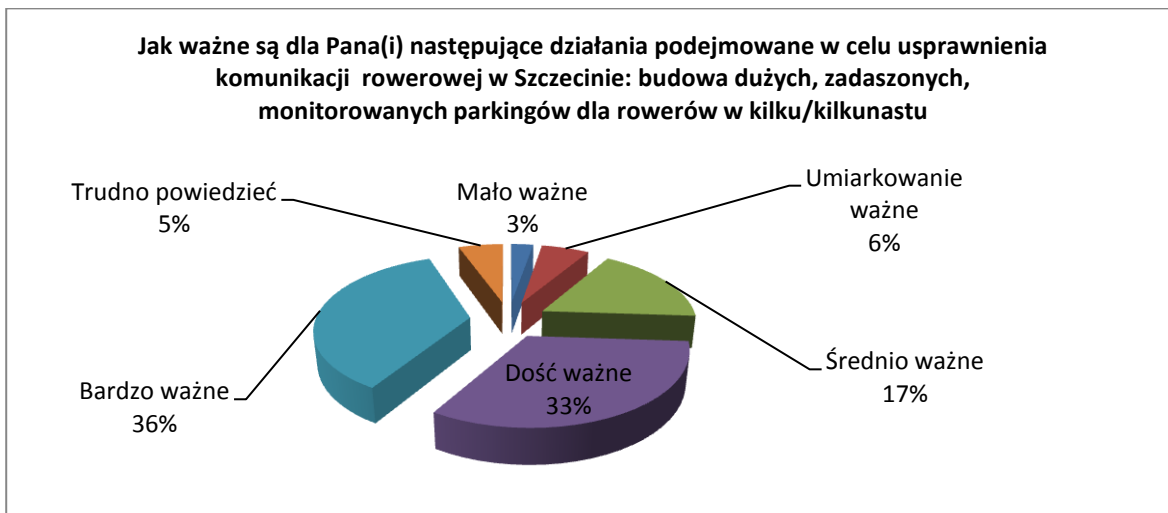


Rys. nr 6. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

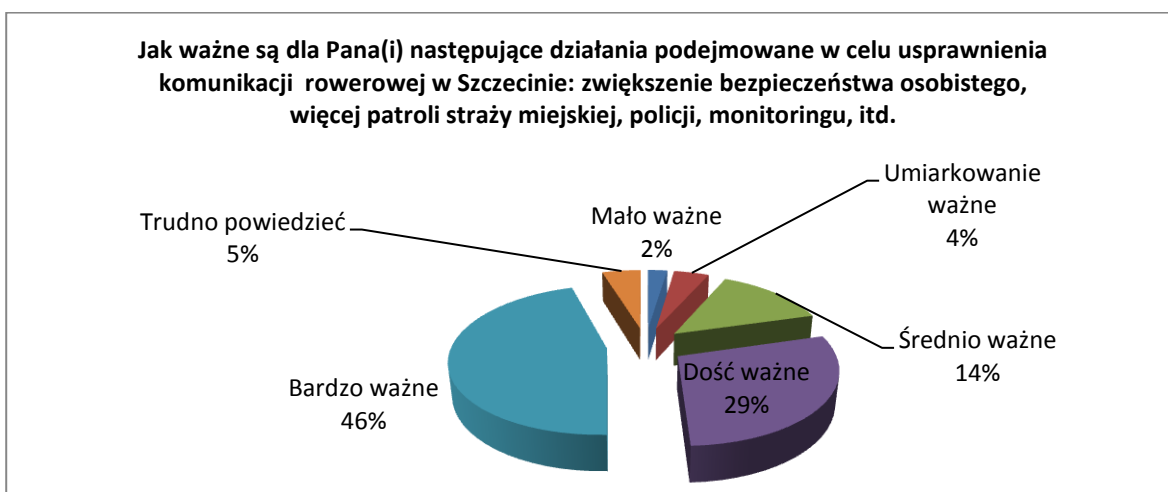


Rys. nr 7. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

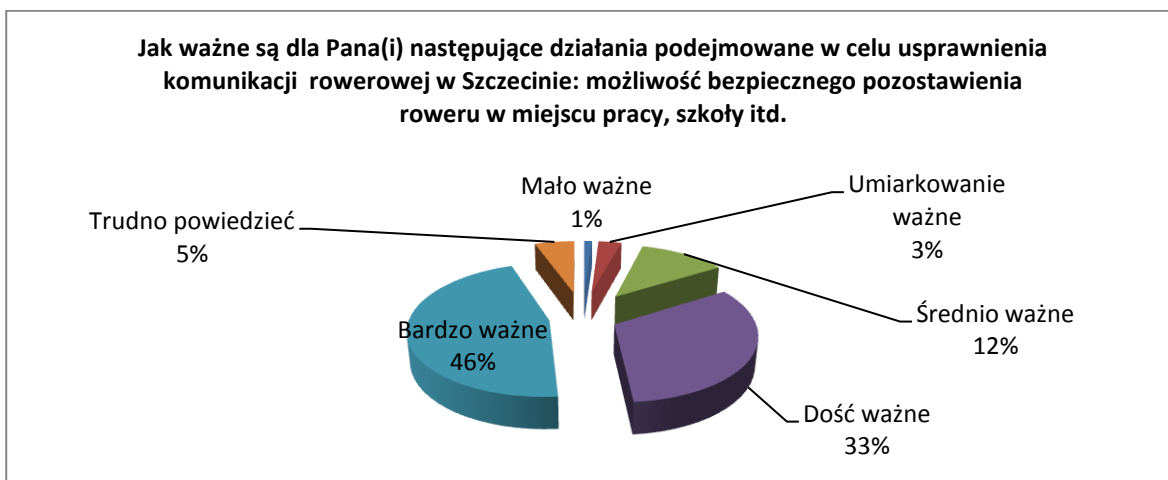




Rys. nr 8. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

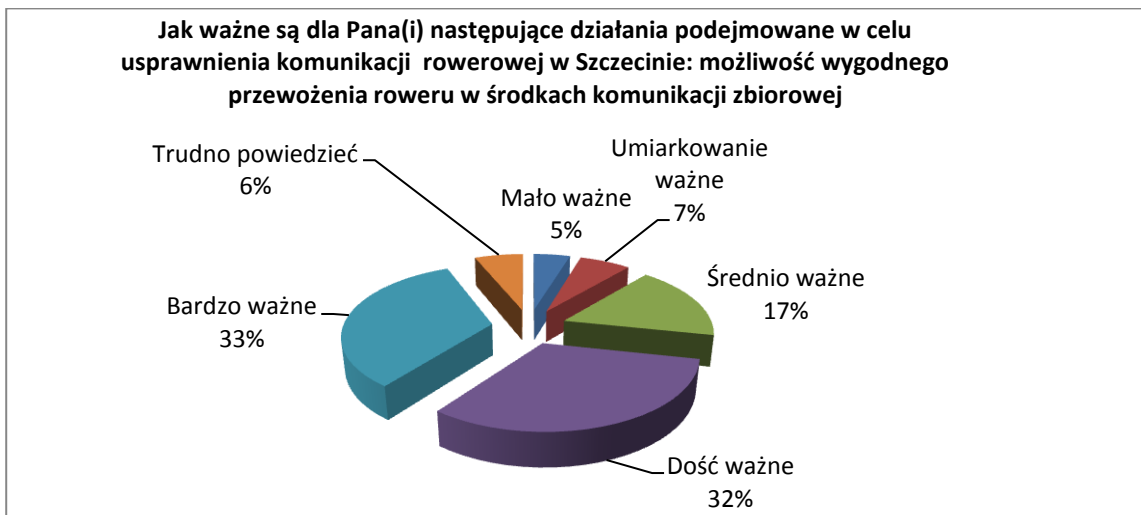


Rys. nr 9. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

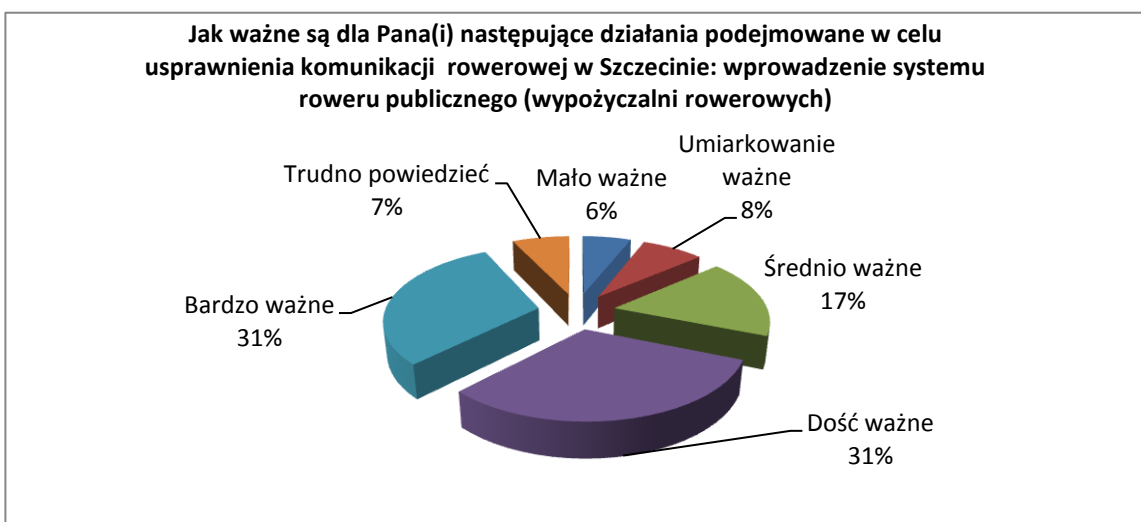


Rys. nr 10. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

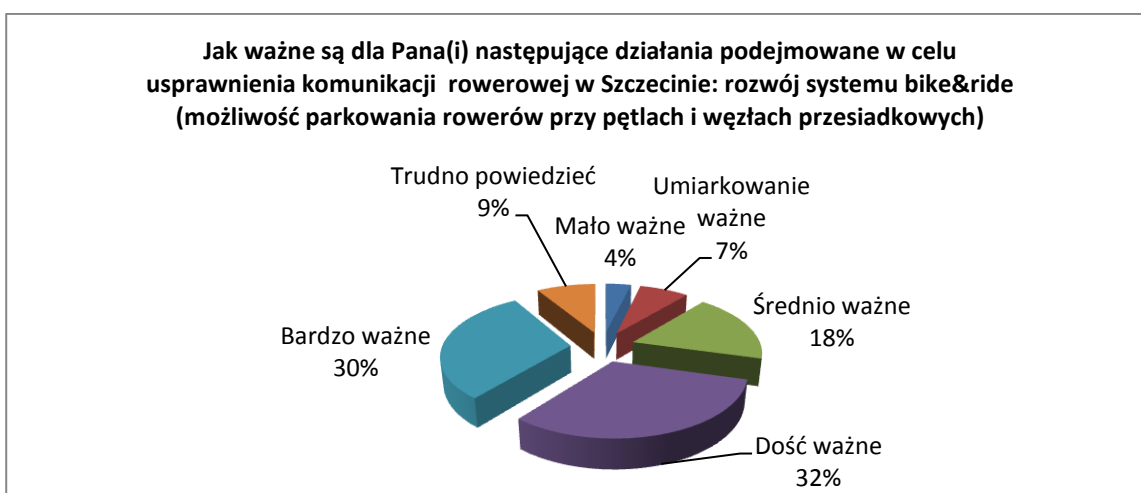




Rys. nr 11. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

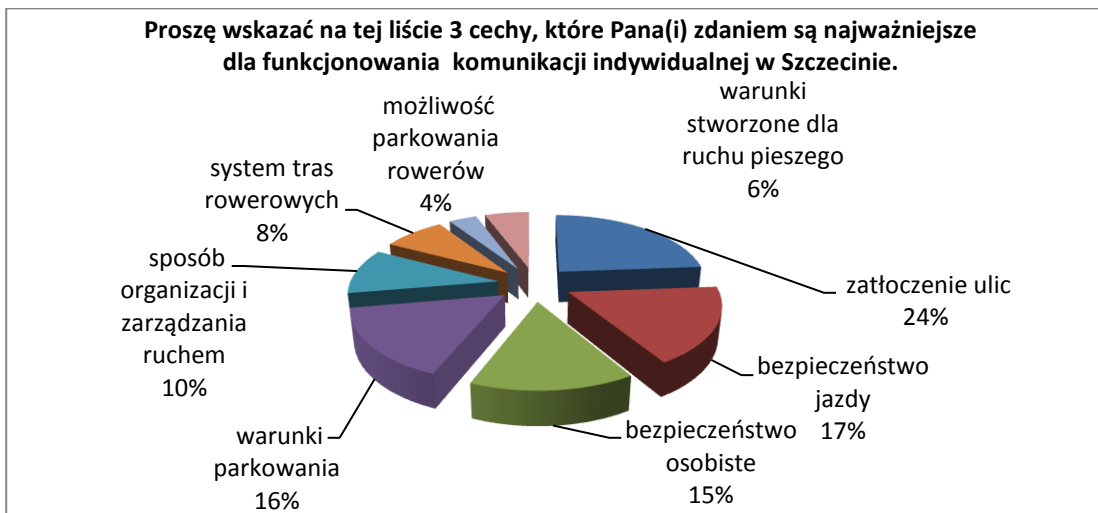


Rys. nr 12. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

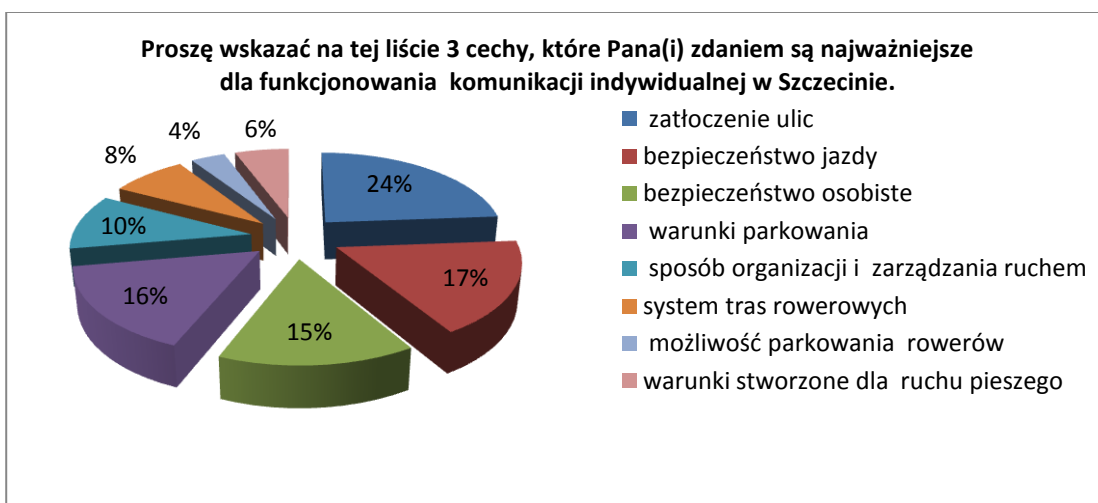


Rys. nr 13. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

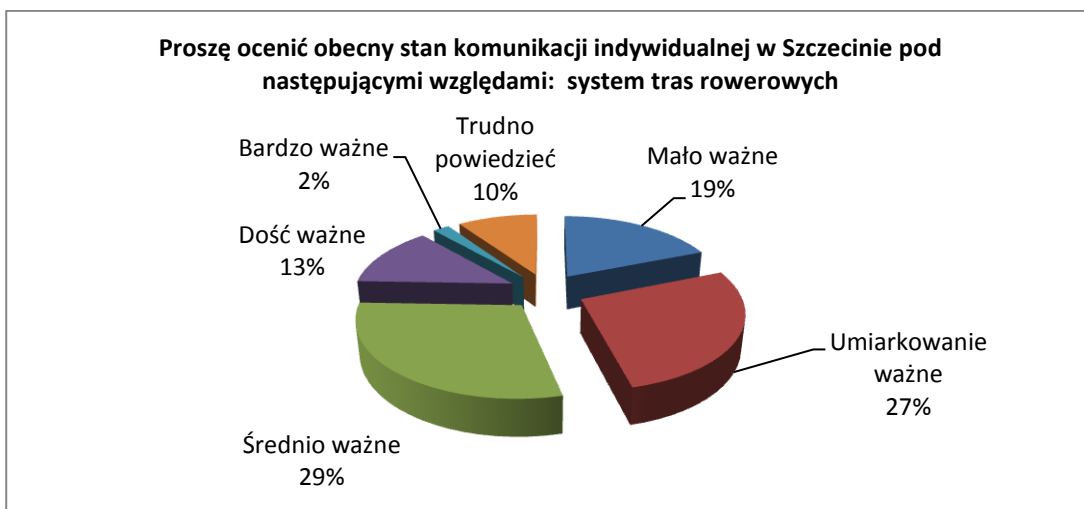




Rys. nr 14. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

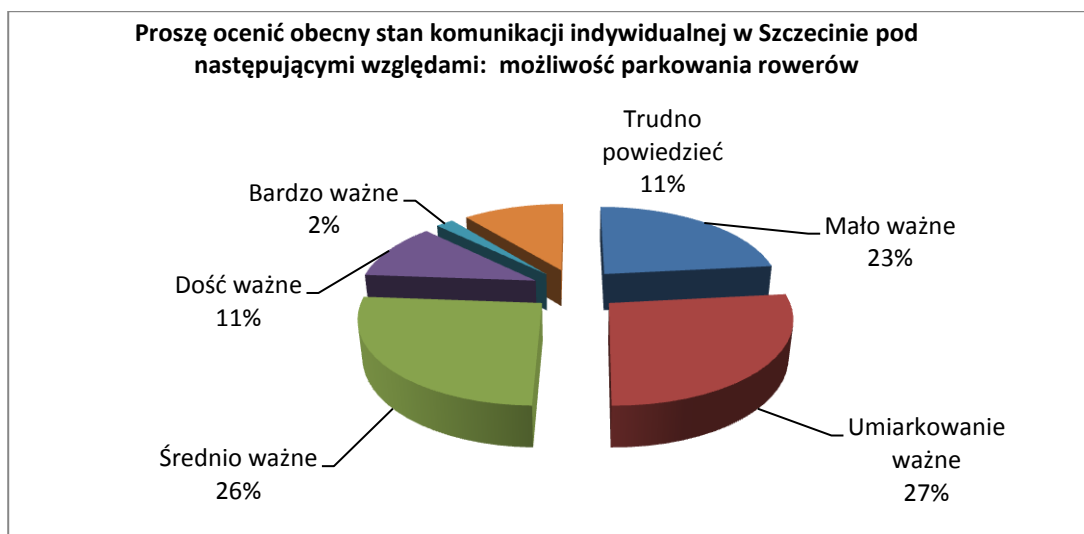


Rys. nr 15. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.



Rys. nr 16. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.





Rys. nr 17. Rozkład udzielonych odpowiedzi podczas badań ankietowych do pytania jw. Grupa badawcza 4487 osób.

8. Demografia

Demografia wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Szczecina [4]

Ocenia się, że w okresie najbliższych dziesięciu do piętnastu lat skala migracji wewnętrznych utrzymywać się będzie na zbliżonym poziomie. Przewidywane zmiany będą korzystne z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego miasta, z jednej strony sprzyjać będą podniesieniu jakości życia i standardów mieszkaniowych, a z drugiej strony ułatwią podejmowanie działań związanych z rewitalizacją przestrzeni miejskiej w obszarach o dużej gęstości zaludnienia np. w Śródmieściu.

Od dziesięciu lat przyrost naturalny w Szczecinie jest ujemny; w 2010 roku w Szczecinie ukształtował się na poziomie: – 411 osoby (3 744 urodzeń i 4 155 zgonów). Udział w populacji kobiet, kobiet w wieku powyżej 65 lat wynosił w 2006 roku 17,5%, a mężczyzn w ich populacji – 11,6%, natomiast w 2010 roku było to już odpowiednio: 25,3% i 17,1%. Wskaźnik obciążenia demograficznego (liczba ludności w wieku przed- i poprodukcyjnym na 1000 osób w wieku produkcyjnym) wynosił w 2010 roku 568 (w 2006 roku 501). Stałe pogarszanie się wskaźnika występuje na skutek znacznego spadku liczby urodzeń.

Od 2006 roku saldo migracji wewnętrznych jest ujemne, wynoszące w 2010 roku – 460 osób. Napływ migracyjny (w 2009 roku 3171 osób) następuje w przeważającej większości w relacjach między miastami, co związane jest głównie z przemieszczaniem się ludzi młodych, w celu zdobycia wykształcenia i w konsekwencji atrakcyjniejszej pracy. W większości są to kobiety – 55,2 %. Przyczyną odpływu migracyjnego ze Szczecina (w 2009 roku - 3631 osób), oprócz wymienionych wyżej, jest dodatkowo przemieszczanie się osób wykształconych i zamożnych do gmin sąsiednich Szczecina (Dobra Szczecińska, Kołbaskowo).

III. 1. 2. 5. Przemieszczenia wewnątrz miasta dotyczą odpływu ludności ze Śródmieścia i osiedli ze starą zabudową mieszkaniową do pozostałych dzielnic (w tym najczęściej na osiedla: Warszewo, Bukowo, Bukowe – Klęskowo, Majowe, Kijewo, Osowo, Gumieńce, Krzekowo – Bezzecze). Analiza migracji wewnętrznych wskazuje na spadek liczby mieszkańców w osiedlach o najwyższej gęstości zaludnienia, w tym w Śródmieściu (w okresie 2006 – 2010 spadek o 19,3 tys. osób), na zachodzie o 9,9 tys. osób i na prawobrzeżu o 5,4 tys. osób oraz wzrost liczby mieszkańców na północy o blisko 6,8 tys. osób.



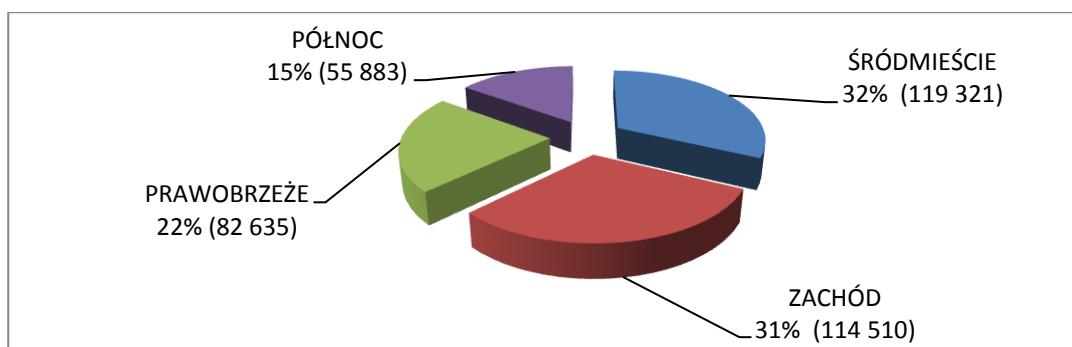


PROGNOZA ZMIAN POTENCJAŁU LUDNOŚCIOWEGO SZCZECINA

Główną przyczyną spadku liczby ludności jest malejący przyrost demograficzny. Wchodzeniu w dorosłe życie roczników wyżu demograficznego nie towarzyszy oczekiwany wzrost liczby dzieci. Obok typowych zjawisk różnicowania się populacji kobiet i mężczyzn w różnych grupach wiekowych mamy obecnie do czynienia z wchodzeniem na rynek pracy roczników wyżu demograficznego 63,8% populacji (65,9 % w 2006 r.), przy czym wzrost nastąpił głównie w grupie ludności w wieku 45–54 lat). Z prognoz demograficznych wynika, że po roku 2010 sytuacja ulegnie odwróceniu. Spadkowi populacji osób w wieku produkcyjnym, szczególnie w wieku produkcyjnym mobilnym, towarzyszyć będzie znaczący przyrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym (wzrost ogółem do roku 2040 w stosunku do 2010 roku o około 32,5%)⁷. Dodatkowo, pomimo utrzymywania się trudnych warunków życia, znacznego bezrobocia i rosnącej liczby osób korzystających z pomocy społecznej, obserwuje się wydłużanie czasu trwania życia. Można oczekiwać, że w następnej dekadzie problemy związane z aktywnością ludzi w podeszłym wieku, potrzebami w zakresie opieki medycznej i opieki społecznej będą narastać. Bardzo wyraźny przyrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym zaznacza się po roku 2010. Stabilizacji można oczekiwać dopiero po roku 2025.

Szczecin administracyjnie podzielony jest na 4 dzielnice: Śródmieście, Zachód, Prawobrzeże, Północ.

Do każdej z dzielnic przyporządkowane są osiedla wg tabel poniżej (stan na 11.2014):



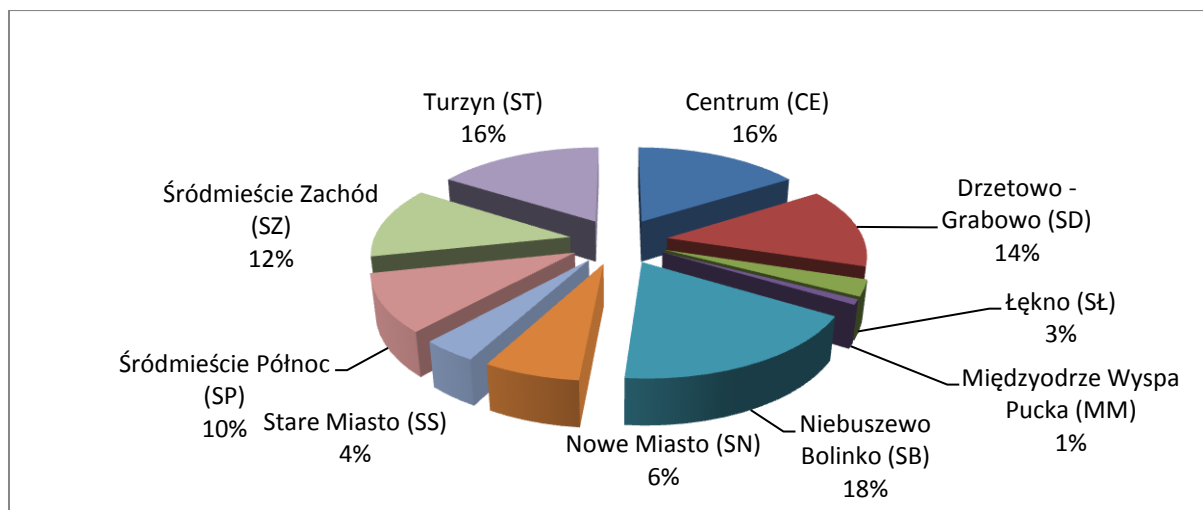
Rys. nr 18. Rozkład ludności w rozbiciu na dzielnice.





Lp.	Dzielnica	Osiedla	Liczba ludności	Grafika
1.	ŚRÓDMIEŚCIE	Centrum (CE)	19128	
		Drzetowo Grabowo (SD)	16504	
		Łękno (Sł)	3312	
		Międzyodrze Wyspa Pucka (MM)	1045	
		Niebuszewo Bolinko (SB)	21372	
		Nowe Miasto (SN)	7801	
		Stare Miasto (SS)	4529	
		Śródmieście Północ (SP)	11791	
		Śródmieście Zachód (SZ)	14733	
		Turzyn (ST)	19106	
RAZEM			119 321	

Tablica nr 8.1. Zestawienie ludności dla dzielnicy Śródmieście



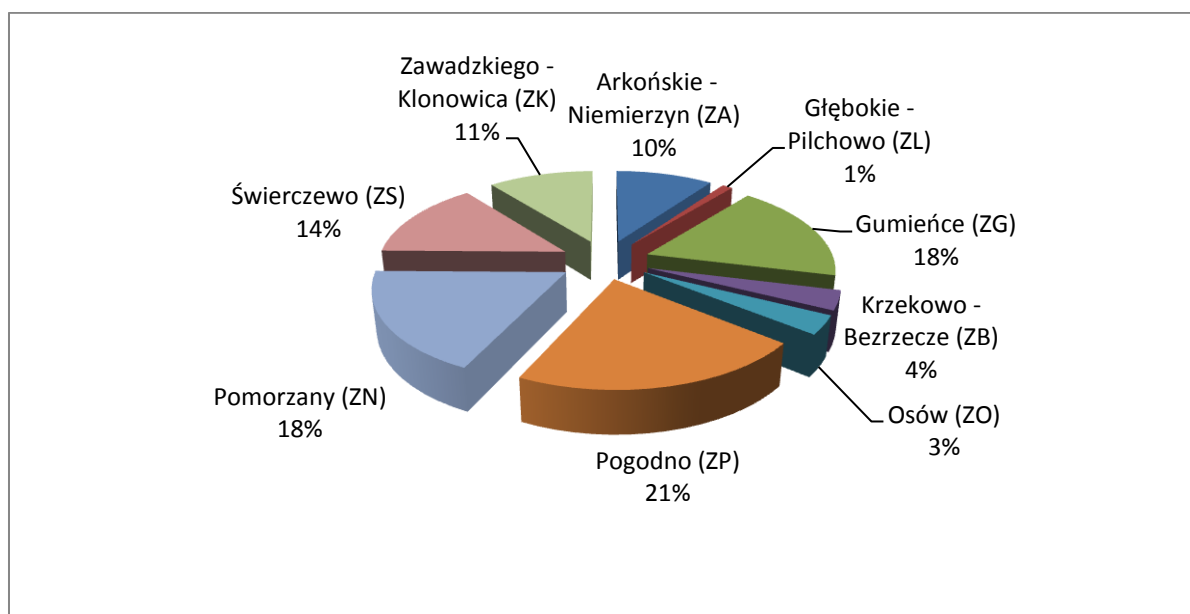
Rys. nr 19. Rozkład ludności w dzielnicy Śródmieście.





Lp.	Dzielnica	Osiedla	Liczba ludności	Grafika
2.	ZACHÓD	Arkońskie - Niemierzyn (ZA)	11319	
		Głębokie - Pilchowo (ZL)	1223	
		Gumieńce (ZG)	20477	
		Krzekowo - Bezrzecze (ZB)	3966	
		Osów (ZO)	3850	
		Pogodno (ZP)	24458	
		Pomorzany (ZN)	20842	
		Świerczewo (ZS)	16118	
		Zawadzkiego - Klonowica (ZK)	12257	
RAZEM			114 510	

Tablica nr 8.2. Zestawienie ludności dla dzielnicy Zachód.



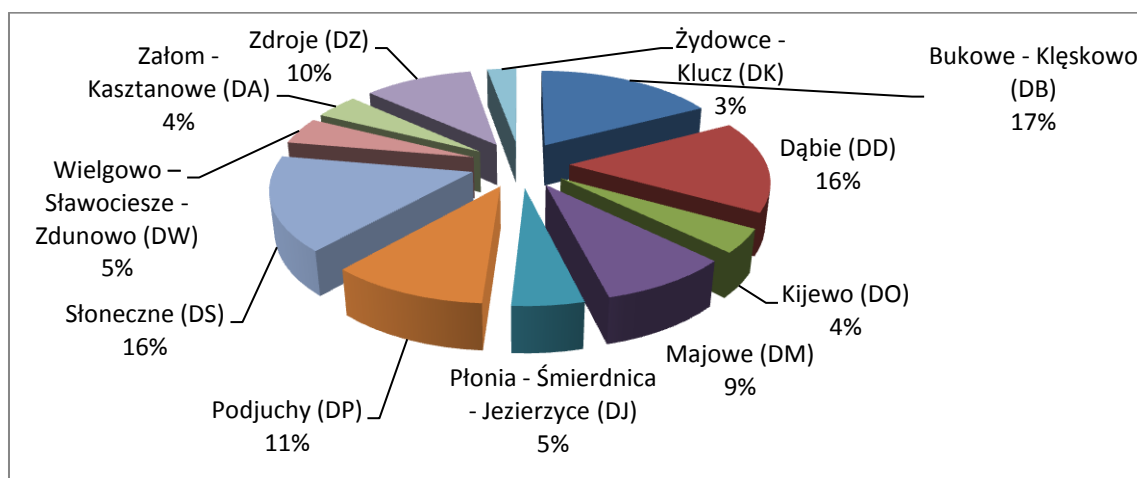
Rys. nr 20. Rozkład ludności w dzielnicy Zachód.





Lp.	Dziel nica	Osiedla	Liczba ludności	Grafika
3.	PRAWOBRZEŻE	Bukowe Klęskowo (DB)	14331	
		Dąbie (DD)	13021	
		Kijewo (DO)	3354	
		Majowe (DM)	7378	
		Płonia Śmierdnica Jezierzycze (DJ)	4020	
		Podjuchy (DP)	8832	
		Słoneczne (DS)	13293	
		Wielgowo Sławocieszce Zdunowo (DW)	3821	
		Załom Kasztanowe (DA)	3530	
		Zdroje (DZ)	8720	
		Żydowce - Klucz (DK)	2335	
RAZEM			82 635	

Tablica nr 8.3. Zestawienie ludności dla dzielnicy Prawobrzeże.



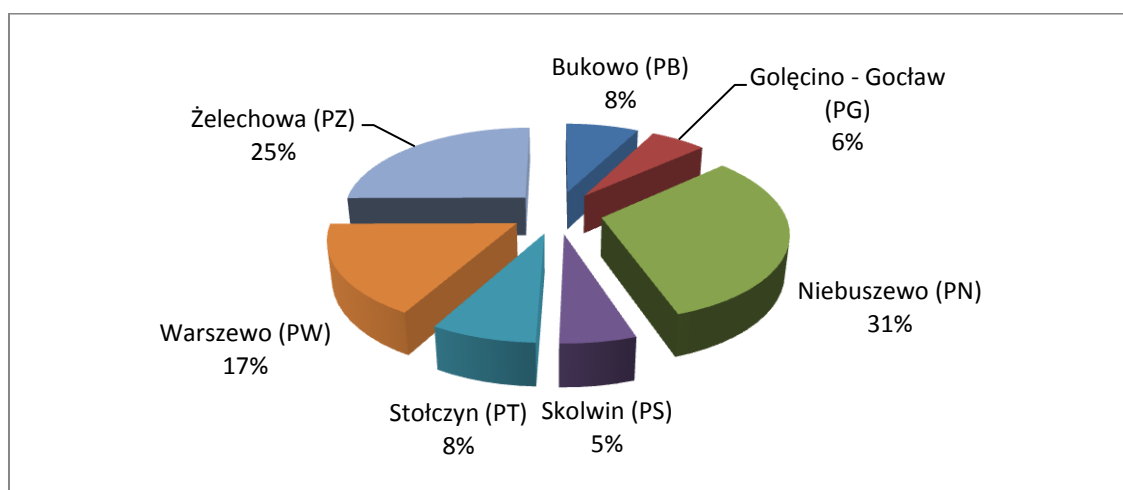
Rys. nr 21. Rozkład ludności w dzielnicy Prawobrzeże.





Lp.	Dzielnica	Osiedla	Liczba ludności	Grafika
4.	PÓŁNOC	Bukowo (PB)	4258	
		Gołęcino - Gocław (PG)	3246	
		Niebuszewo (PN)	17567	
		Skolwin (PS)	3117	
		Stołczyn (PT)	4291	
		Warszewo (PW)	9388	
		Żelechowa (PZ)	14016	
RAZEM		55 883		

Tablica nr 8.4. Zestawienie ludności dla dzielnicy Północ.



Rys. nr 22. Rozkład ludności w dzielnicy Północ.





9. Opis projektu

Niniejsza koncepcja wykorzystuje zalecania zawarte w źródłach [1] i [11] w odniesieniu do wymagań technicznych jak i zasad planowania tras rowerowych. Najważniejsze cele projektu omówiono w pkt. 3.

Przebieg tras rowerowych ustalono w szczególności w oparciu o inwentaryzację istniejącej infrastruktury rowerowej w mieście, celem podjęcia działań zapewniających poprawę spójności i połączenie jak największej ilości źródeł oraz celów podróży.

Wstępna analiza pozwoliła stwierdzić że aktualnie miasto nie posiada spójnej sieci tras rowerowych. Dominują odcinki wykonane fragmentarycznie przy okazji budowy lub przebudowy dróg. Stan ten ulega ciągłej oprawie ponieważ realizowane są inwestycje związane z budową nowych tras rowerowych oraz zmiany organizacji ruchu – wyznaczenie pasów rowerowych i kontrapasów oraz stref ruchu uspokojonego.

Tablica nr 9.1 Spis istniejącej infrastruktury rowerowej w Szczecinie.

Źródło: Urząd Miasta Szczecin - Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

	Nazwa ulicy	Nr odcinka	Odcinek	Rodzaj infrastruktury	Rodzaj nawierzchni	Długość odcinka	Całkowita długość
Stan na 01 października 2014							
1	26 kwietnia	1	wjazd na parking "Turzyn" - Bohaterów Warszawy	2k - ddr	kostka niefazowana	170	170
2	Arkońska	1	wzdłuż kąpieliska Arkonka	2k - ddr	bitumiczna	540	1890
		2	Wszystkich Świętych - Serbowa	2k - cpr	kostka, bitumiczna	310	
		3	Harcerzy Wojciechowskiego	2k - ddr	bitumiczna	450	
		4	Harcerzy - Wszystkich Świętych	2k - ddr	bitumiczna	590	
3	Autostrada Poznańska	1	Rondo Hakena - okolice Nasypowej	2k - ddr	kostka niefazowana	950	1750
		2	Rondo Hakena - Cukrowa	2k - ddr	kostka fazowana	600	
				2k - cpr	kostka fazowana	200	
4	Bandurskiego	1	Przyjaciół Ronda - Przyjaciół Żołnierza	2k - ddr	kostka fazowana	350	350
5	Bohaterów Warszawy	1	wjazd na parking hipermarketu Carrefour-Rondo Siwka	2k - ddr	kostka fazowana	150	870
		2	Ku Słońcu - Mieszka I	2k - ddr	kostka fazowana	620	
		3	Krzywoustego - wjazd na parking centrum "Turzyn"	2k - ddr	kostka niefazowana	100	
6	Bronowicka	1	Europejska - okolice za posesji nr 28	2k - ddr	kostka niefazowana	970	2030
		2	okolice posesji nr 28 - Husarów	2k - ddr	kostka niefazowana	1060	
7	Chopina	1	Broniewskiego - akademiki	1k, 2k - ddr	bitumiczna	440	880
		2	akademiki - Broniewskiego	1k, 2k - ddr	bitumiczna	440	
8	Chłopska	1	Smutna - Rondo Ronald Regana	1k - ddr	bitumiczna	70	70
9	Cukrowa	1	wjazd na stację benzynową „Orlen” - Rondo Uniwersyteckie	2k - ddr	kostka fazowana	330	900
		2	okolice posesji nr 20 - do Rajkowa	2k - ddr	kostka fazowana	570	
10	Dąbska	1	Rondo Ronald Regana - Gwarna	2k - ddr	bitumiczna	360	500





	Nazwa ulicy	Nr odcinka	Odcinek	Rodzaj infrastruktury	Rodzaj nawierzchni	Długość odcinka	Całkowita długość
Stan na 01 października 2014							
			Gwarna - okolice posesji Gwarna nr 19	1k - ddr	bitumiczna	140	
11	Derdowskiego	1	okolice Witkiewicza (za przystankiem autobusowym) - za Taczaka (za przystankiem autobusowym)	2k - ddr	kostka fazowana	570	1260
			za Taczaka (za przystankiem autobusowym) - wyjazd z zatoki parkingowej na wysokości ENEI		bitumiczna	510	
			wyjazd z zatoki parkingowej na wysokości ENEI - Rondo Gierosa		kostka niefazowana	180	
12	Duczyńskiego	1	Jana z Kolna - pl. Solidarności	2k-ddr	bitumiczna	400	400
13	Duńska	1	Wapienna - okolice Belgijskiej (za sklepem Netto)	2k - ddr	kostka fazowana	1340	1340
14	Dworska	1	Pl. Słowińców - Rondo Gierosa	2k - ddr	kostka fazowana	700	700
15	Dzierżonia	1	Glogera - Złotowska	2k - ddr	kostka niefazowana	410	410
16	Eskadrowa	1	zjazd z wiaduktu za Hangarową - skrzyżowanie dróg za Mostem Pionierów	2k - ddr 2k - cpr	kostka fazowana płyty chodnikowe	570 420	2340
		2	okolice Mostu Pionierów - Leszczynowa (za ENEA)	2k - cpr	kostka fazowana	1350	
17	Europejska	1	Krakowska - Dworska	2k - ddr	kostka niefazowana kostka fazowana	1260 720	1980
18	Fałata	1	Piotra Skargi - Harcerzy	2k - cpr	szutrowa	1900	1900
19	Gdańska	1	Kanał Parnicki - Eskadrowa (bez pasów rowerowych)	1k - ddr, cpr	bitumiczna, kostka fazowana	3800	7450
		2	Eskadrowa - Trasa Zamkowa	1k - ddr, cpr	kostka fazowana, kostka fazowana	3650	
20	Handlowa	1	wjazd do garaży - Rondo Ronalda Regana	2k - cpr 2k - ddr	bitumiczna bitumiczna	130 110	240
21	Hangarowa	1	Leszczynowa - Struga	2k - ddr 1k - cpr	kostka fazowana płyty chodnikowe	340 510	1070
		2	okolice wiaduktu - zjazd z wiaduktu	2k - cpr	kostka fazowana	220	
22	Hrubieszowska	1	Ku Stońcu - wjazd na stację paliw Orlen	2k - ddr	kostka fazowana	50	90
		2	wjazd do strefy zamieszkania - Ku Stońcu.	2k - ddr	kostka fazowana	40	
23	Hryniewieckiego	1	okolice posesji Hryniewieckiego nr 7 - Logistyczna	2k - cpr	kostka fazowana	180	180
24	Husarów	1	Bronowicka - Cukrowa	2k - cpr	kostka fazowana	60	60
25	Jana Pawła II	1	Wyzwolenia - Pl. Lotników	2k - ddr	bitumiczna	50	860
		3	Pl. Lotników - Pl. Grunwaldzki	2k - ddr	bitumiczna	230	
		4	Felczaka - Pl. Grunwaldzki	2k - ddr	bitumiczna	580	





	Nazwa ulicy	Nr odcinka	Odcinek	Rodzaj infrastruktury	Rodzaj nawierzchni	Długość odcinka	Całkowita długość
Stan na 01 października 2014							
26	Jana z Kolna	1	za restauracja Ładoga - za Admiralska	2k - ddr	bitumiczna	40	440
		2	przed Admiralska - wjazd na Trasę Zamkową	2k - ddr	bitumiczna	400	
27	Jasna	1	Rubinowa - Struga	2k - ddr	kostka fazowana, bitumiczna	440	440
28	Jasne Błonia	1	Szymanowskiego/Moniuszki - Skargi - Szymanowskiego/Ogińskiego	2k - cpr	szutrowa	960	960
29	Jaworowa	1	okolice posesji nr 72 - Zegadłowicza	2k - ddr	kostka niefazowana	940	940
30	Jezioro Słoneczne	1	Szeligowskiego - Derdowskiego	2k - ddr	bitumiczna	230	230
31	Kablowa	1	Kablowa - Osiedle Kasztanowe	2k - cpr	bitumiczna	1170	1170
32	Kąpieliskowa	1	Zegadłowicza - okolice Spacerowej	2k - ddr	kostka fazowana	180	180
33	Komuny Paryskiej	1	Przyjaciół Żołnierza - okolice posesji nr 17	2k - ddr	kostka fazowana	60	60
34	Krakowska	1	Bronowicka - Krakowska	2k - ddr	kostka niefazowana	90	560
		2	Bronowicka - Rondo Uniwersyteckie	2k - ddr	kostka niefazowana	470	
35	Kraśińskiego	1	okolice Belgijskiej (za sklepem Netto) - okolice Chopina (przed wjazdem na parking sklepu Lidl)	2k - ddr	kostka fazowana	980	1230
		2	Łucznicza - Przyjaciół Żołnierza	2k - ddr	bitumiczna	250	
36	Ku Słońcu	1	przed Rondem Gierosa - Rondo Gierosa	1k - ddr	kostka niefazowana	180	4710
		2	Rondo Gierosa - Maczka	2k - ddr	kostka niefazowana, bitumiczna	1700	
		3	CH Ster - granica administracyjna miasta	2k - ddr	kostka fazowana	180	
		4	Kwiatowa - Rondo Gierosa	1k - ddr	kostka niefazowana	650	
		5	Rondo Gierosa - Bohaterów Warszawy	2k - ddr	kostka niefazowana, bitumiczna	2000	
37	Kukułeczki	1	Łączna - okolice klatki nr 2	2k - ddr	kostka niefazowana	250	250
38	Kupczyka	1	wyjazd z parkingu obok kąpieliska „Głębokie” - Wojska Polskiego	2k - ddr	kostka fazowana	30	30
		1	okolice polany rekreacyjnej	wyznaczony przejazd rowerowy			
39	Kurza	1	okolice posesji nr 14 - Zwierzyniecka	2k - ddr	kostka fazowana	450	450





	Nazwa ulicy	Nr odcinka	Odcinek	Rodzaj infrastruktury	Rodzaj nawierzchni	Długość odcinka	Całkowita długość
Stan na 01 października 2014							
40	Kwiatowa	1	Ku Słońcu - okolice posesji nr 1d	2k - ddr	kostka fazowana	40	40
41	Lasek Arkoński	1	Wincentego Pola - Miodowa	2k - ddr	bitumiczna	430	3190
				2k - cpr		940	
				2k - ddr		820	
				2k - cpr	szutrowa	1000	
42	Leszczynowa	1	Eskadrowa - Zakątek	2k - ddr	płyty chodnikowe	200	200
43	Litewska	1	okolice stadionu lekkoatletycznego - Unii Lubelskiej	2k - ddr	kostka niefazowana	170	170
44	Logistyczna	1	Hryniewieckiego - okolice przystanku autobusowego "Logistyczna"	2k - cpr	kostka fazowana	800	800
45	Łączna	1	Rostocka - Piaskowa	2k - ddr	bitumiczna	1500	1500
46	Łubinowa	1	przed wjazdem do CH "Słoneczne" - Struga	2k - ddr	bitumiczna	60	120
		2	Struga - przed wjazdem do CH "Słoneczne"	2k - ddr	bitumiczna	60	
47	Łukasińskiego	1	Sosabowskiego - za rondem	2k - ddr	fazowana, niefazowana, bitumiczna	950	950
48	Maczka	1	Polskich Marynarzy - Ku Słońcu	2k - ddr	kostka fazowana, bitumiczna	350	350
49	Madalińskiego	1	Dąbrowskiego - okolice posesji nr 7	2k - ddr	kostka fazowana	170	170
50	Malczewskiego	1	Matejki (Park Żeromskiego) - Wyzwolenia	2k - ddr	kostka fazowana	440	440
51	Matejki	1	Małopolska - Zygmunta Starego	2k - ddr	bitumiczna	150	150
52	Mieszka I	1	Lednicka - Powstańców Wielkopolskich	2k - ddr	kostka fazowana	1990	2960
		2	Milczańska - Wierzbowa	2k - ddr	kostka fazowana	970	
53	Miodowa	1	przed Himalajską- Podbórzską	2k - ddr	kostka niefazowana	720	720
54	Nabrzeże Wieleckie	1	Panieńska - Wyszyńskiego	2k - ddr	bitumiczna	390	430
					kostka fazowana	40	
55	Nad Rudzianką	1	Gwarna - Chłopska	2k - ddr	kostka fazowana	490	490
56	Narutowicza		skrzyżowanie z Potulicką	wyznaczony przejazd rowerowy			
57	Niedźwiedzia	1	Rysia - Zwierzyniecka	2k - ddr	kostka niefazowana	460	460
58	Niemierzyńska	1	wjazd na teren SPNT - Wszystkich Świętych	2k - ddr	bitumiczna	390	490
		2	Wszystkich Świętych - Pawła VI	2k - ddr	bitumiczna	100	
59	Niepodległości	1	Pl. Żołnierza Polskiego - Bogurodzicy	2k - ddr	kostka fazowana	210	210
		2	Jana Pawła II - Bogurodzicy	2k - ddr	bitumiczna	210	210





	Nazwa ulicy	Nr odcinka	Odcinek	Rodzaj infrastruktury	Rodzaj nawierzchni	Długość odcinka	Całkowita długość
Stan na 01 października 2014							
60	Nowokresowa	1	Duńska - Warcisława	2k - ddr	kostka fazowana, bitumiczna	990	990
61	Obróńców Stalingradu	1	Wojciecha - Niepodległości	2k - ddr	bitumiczna	120	120
62	Obwodnica Śródmiejska	1	Niemierzyńska - Krasieńskiego	2k - ddr	bitumiczna	650	4280
		2	Krasieńskiego - Wilcza	2k - ddr	kostka fazowana	1400	
		3	Przyjaciół Ronda - Krasieńskiego	2k - ddr	kostka fazowana	1070	
		4	Krasieńskiego - Arkońska	2k - ddr	bitumiczna	1160	
63	Pawła VI	1	Niemierzyńska - zjazd	1k - ddr	bitumiczna	80	160
		2	wjazd - Niemierzyńska	1k - ddr	bitumiczna	80	
64	os. Małe Błonia (przy Łącznej)	1	Łączna w górę	2k - ddr	bitumiczna	330	330
65	Pl. Grunwaldzki	1	Piłsudskiego - Rayskiego - Śląska	2k - ddr	kostka granitowa	100	100
		2	Alejki - Aleja Fontann	2k - ddr	kostka granitowa	110	110
66	Pl. Lotników	1	okolice Małopolskiej - okolice Mazurskiej	2k - ddr	kostka granitowa	90	90
67	Pl. Słowińców	1	Wierzbowa - Dworska	była ddr - uspokojenie ruchu - tempo 30			
68	Pl. Solidarności	1	Pl. Świętych Piotra i Pawła - Małopolska	2k - ddr	kostka fazowana	160	160
69	Pl. Żołnierza Polskiego	1	Jana Pawła II - Farna	2k - ddr	kostka fazowana	510	510
		1	pl. Solidarności - Wyzwolenia	2k - ddr	bitumiczna	250	250
70	Podbórzeńska	1	Morenowa - Miodowa	2k - cpr	kostka niefazowana	350	350
71	Pokładowa	1		2k - ddr	bitumiczna	400	400
72	Południowa	1	Rondo Hakena - Rondo Uniwersyteckie	2k - ddr	kostka fazowana	1160	1760
		2	Rondo Uniwersyteckie - Lednicka	2k - ddr	kostka fazowana	430	
		3	Wierzbowa - wjazd na stację paliw Orlen	2k - ddr	kostka fazowana	170	
73	Pomorska	1	rondo Łupaszka - Łąkowa	2k - ddr	bitumiczna	150	150
74	Portowa	1	Żaglowa - Szybowcowa	2k - ddr	bitumiczna	160	160
75	Polskich Marynarzy	1	Ku Słońcu - okolice posesji nr 38	2k - ddr	kostka fazowana	280	280
76	Przestrzenna	1	Pokładowa - Eskadrowa	2k - ddr	bitumiczna	3250	3370
		2	Eskadrowa - okolice posesji nr 6	2k - ddr	bitumiczna	120	
77	Przyjaciół Ronda	1	Bandurskiego - Przyjaciół Żołnierza	2k - ddr	kostka fazowana	200	200
78	Pszenna	1	wlot przed Rondem Ronalda Regana	1k - ddr	bitumiczna	30	30
79	Rayskiego	1	Mazurska - Wyzwolenia	2k - ddr	kostka fazowana	200	200
80	Rondo Gierosa	1	Derdowskiego - Okulickiego - Europejska - Ku Słońcu - Derdowskiego	2k - ddr	kostka niefazowana	340	340





	Nazwa ulicy	Nr odcinka	Odcinek	Rodzaj infrastruktury	Rodzaj nawierzchni	Długość odcinka	Całkowita długość
Stan na 01 października 2014							
81	Rondo Hakena	1	Autostrada Poznańska (południowa) - Południowa - Autostrada Poznańska (północna)	2k - ddr	kostka fazowana	290	290
82	Rondo Ronalda Regana	1	Handlowa - Pszenna - Handlowa - Dąbska	2k - ddr	bitumiczna	280	280
83	Rondo Siwka	1	Bohaterów Warszawy - Kordeckiego - Sikorskiego - Bohaterów Warszawy	2k - ddr	kostka fazowana	110	110
84	Rondo Szczecińskich Olimpijczyków	1	Zawadzkiego - Szafera - Zawadzkiego	2k - ddr	kostka fazowana	170	170
85	Rondo Uniwersyteckie	1	Południowa - Krakowska - Cukrowa - Południowa	2k - ddr	kostka fazowana	350	350
86	Rostocka	1	Rostocka 12 - Biedronka	2k - ddr	bitumiczna	210	210
87	Rysia		Niedźwiedzia - Sowia	2k - ddr	bitumiczna	350	350
88	Rzeka Płonia	1	przed Cichą - Przybrzeżna	2k - cpr 2k - ddr 1k - ddr	szutrowa	540	540
89	Samborska	1	Tyniecka - Europejska	2k - ddr	kostka fazowana	80	80
90	Santocka	1	26. Kwietnia - Witkiewicza	2k - ddr	kostka fazowana	490	490
91	Sikorskiego	1	okolice posesji nr 31 - Rondo Siwka	2k - ddr	kostka fazowana	90	90
92	Sosabowskiego	1	Szeroka - Łukasińskiego	2k - ddr	kostka niefazowana	350	350
93	Sowia	1	Rysia - posesja 62	2k - ddr	bitumiczna	150	150
94	Struga	1	okolice wiaduktu kolejowego - Jasna	2k - ddr	kostka fazowana	350	350
		2	Jasna-Szyborskiej	2k - ddr, cpr	bitumiczna	1960	1960
		3	rondo Łupaszka - RTV ELEKTRO AGD	2k - ddr	bitumiczna	1350	1350
		1	Wiosenna - okolice posesji nr 13	2k - ddr	kostka fazowana	420	420
95	Szybowcowa	1		2k - ddr	bitumiczna	2180	2180
96	Szyborskiej	1	nitka południowa Struga - zjazd	1k - ddr	bitumiczna	50	100
		2	wjazd - nitka południowa Struga	1k - ddr	bitumiczna	50	
97	Taczaka	1	Derdowskiego - Łukasińskiego	2k - ddr	kostka fazowana	1600	3230
		2	Łukasińskiego - Derdowskiego	2k - ddr	kostka fazowana	1630	
98	Trasa Zamkowa	1	Panieńska - Piesza	2k - ddr	bitumiczna	2130	3930
		2	Gdańska - Jana z Kolna	2k - ddr	bitumiczna	1800	
99	Unii Lubelskiej	1	Litewska - Szenwalda	2k - ddr	bitumiczna	260	260
100	Trasa Północna	1	Przyjaciół Żołnierza - łączna	2k - ddr	bitumiczna	2000	2000
101	Wierzbowa	1	Mieszka I - Pl. Słowińców	była ddr - uspokojenie ruchu - ograniczenie do 30km/h			
102	Wiosenna	1	wyjazd z parkingu sklepu Kaufland - Struga	2k - ddr	kostka fazowana	80	80





	Nazwa ulicy	Nr odcinka	Odcinek	Rodzaj infrastruktury	Rodzaj nawierzchni	Długość odcinka	Całkowita długość
Stan na 01 października 2014							
103	Wiosny Ludów	1		2k - ddr	kostka fazowana	160	450
			okolice klatki nr 113 - Chopina	1k - ddr	bitumiczna	290	
104	Witkiewicza	1	Twardowskiego - okolice posesji nr 73	2k - ddr	bitumiczna	420	790
				2k - ddr	kostka fazowana	370	
105	Wojska Polskiego	1	Kurcyszowej - okolice przystanku autobusowego „Traugutta”	2k - ddr	kostka fazowana	680	4870
				2k - ddr	kostka niefazowana		
				2k - ddr	plyty chodnikowe		
				2k - ddr	kostka fazowana		
				2k - ddr	plyty chodnikowe		
		2	Jasienicy - okolice przystanku autobusowego „Unii Lubelskiej”	2k - ddr	bitumiczna	1000	
					kostka fazowana		
					plyty chodnikowe		
		3	Kupczyka - Zawadzkiego	2k - ddr	bitumiczna	1860	
					kostka fazowana		
		4	okolice stacji benzynowej „BP” - okolice przystanku autobusowego „Lodogryf”	2k - ddr	kostka fazowana	1200	
				1k - ddr	bitumiczna	130	
106	Wyspiańskiego	1	okolice posesji nr 1 - Zaleskiego	1k - ddr	bitumiczna	780	780
107	Wyzwolenia	1	pl. Żołnierza Polskiego - okolice parkingu centrum handlowego Fala	2k - ddr	kostka fazowana	1000	1250
		2	Pl. Witosa - Rayskiego	2k - ddr	kostka fazowana	250	
108	Zawadzkiego	1	Wojska Polskiego - Rondo Szczecińskich Olimpijczyków	2k - ddr	kostka fazowana	270	270
109	Zbójnicka	1	okolice posesji nr 27 - okolice posesji nr 29	2k - ddr	kostka fazowana	120	120
110	Zegadłowicza	1	Miodowa - granica miasta (Piłchowo)	2k - ddr	kostka fazowana	2000	2420
		2	Jaworowa - Kąpieliskowa	2k - ddr	kostka fazowana	420	
111	Zoologiczna	1	okolice posesji nr 15a - Rysia	2k - ddr	kostka niefazowana	120	120
112	Złotowska	1	Duńska - szkoła podstawowa nr 7	2k - ddr	bitumiczna	300	300
113	Zwierzyniecka	1	rondo Łupaszka - Niedźwiedzia	2k - cpr	bitumiczna, kostka fazowana	700	700
114	Żąglowa	1	Kąpielisko "Dąbie" - Portowa	2k - ddr	bitumiczna	300	300
						SUMA (metry)	101420

Użyte skróty	
ddr	droga dla rowerów
cpr	ciąg pieszo-rowerowy
1k, 2k	jedno, dwukierunkowa





Realizując projekt, skoncentrowano się na maksymalnym wykorzystaniu istniejących warunków terenowych występujących na danym odcinku, do których dopasowano charakter rozwiązań projektowych. Priorytetem wyboru rozwiązań było bezpieczeństwo, efektywność wdrażanych opcji modernizacyjnych oraz perspektywa czasowa ich realizacji. Analizie poddano również odcinki problematyczne, sporządzając dla nich scenariusze rozwiązań projektowych, wybierając najlepsze lub pozostawiając możliwość wariantowania.

Dokumentacja obejmuje budowę dróg rowerowych, które orientacyjnie będzie można wykonać do roku 2025/2030, dlatego docelowy przebieg niektórych tras powyżej perspektywy 2025/2030, zgodny z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) jest wskazany jedynie orientacyjnie, tak jak pokazują to miejscowe plany. Dokładne przebiegi i analiza odcinków planowanych poza latami 2025/2030 nie będą szczegółowo analizowane, gdyż wykracza to poza zakres opracowania. W przypadkach, gdzie perspektywa wykonania danego połączenia wykracza poza lata 2025/2030 (np. ul. Nowogdańska, Kępa Parnicka, ul. Nowoprzestrzenna itp.), proponuje się rozwiązania przejściowe.

Rozwiązania przejściowe są ewentualnymi rozwiązaniami, które będą wprowadzone, jeśli Zamawiający uzna, iż wykonanie układu docelowego jest na tyle odległe, że zasadnym będzie ponoszenie kosztów w związku z wykonaniem rozwiązania przejściowego w celu zapewnienia na dzień dzisiejszy spójności infrastruktury rowerowej.

Inny rodzaj rozwijania tras rowerowych zawiera propozycja zmian w organizacji ruchu polegających na wykorzystaniu istniejących przekrojów ulicznych i ich odpowiedniej adaptacji poprzez wprowadzanie ulic jednokierunkowych, uporządkowanie parkowania, zmniejszanie ilości pasów ruchu, itp.

Dokumentacja zawiera w szczególności:

a) mapę głównych i lokalnych tras komunikacyjnych oraz głównych tras rekreacyjnych, zawierającą lokalizacje parkingów typu Bike&Ride;

b) opisy głównych i lokalnych komunikacyjnych tras rowerowych oraz głównych tras rekreacyjnych w formie tabelarycznej (zestawienie z nazwami ulic, wzdłuż których przebiegać będą trasy rowerowe, wraz z sugestią co do rodzaju infrastruktury drogowej, numeracją głównych tras, długościami odcinków);

c) zestawienie mapy tras rowerowych wynikających z aktualnego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego i mapy opracowanej na podstawie niniejszej koncepcji; w przypadku rozbieżności w zapisach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego i Miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) z ustaleniami niniejszego opracowania, bądź Standardów projektowych i wykonawczych systemu rowerowego Miasta Szczecin, wraz ze wskazaniem koniecznych zmian w odpowiednich Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, w skali 1:10 000;

d) Uszczegółowienia w formie graficznej (na dokładniejszych mapach w skali 1:500), przebiegów tras rowerowych w miejscach, w których występuje problematyka terenowa lub własnościowa (np. obszary skrzyżowań, zawężone odcinki dróg itp.); Zamawiający wskazał 20 rozwiązań, z czego niektóre były wariantowane;

e) szacunkowe koszty wykonania głównych tras komunikacyjnych i rekreacyjnych;

f) harmonogram budowy głównych tras komunikacyjnych i rekreacyjnych w celu możliwie najszybszego uzyskania spójnego układu komunikacyjnego, biorąc pod uwagę zarówno względy ekonomiczne (skupiając się na trasach niewymagających dużych nakładów finansowych), jak i użytkowe (w celu zapewnienia spójności istniejącego układu tras rowerowych).





W trakcie opracowywania koncepcji pozyskano opinie z następujących jednostek organizacyjnych Miasta Szczecin:

- Pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej
- Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska,
- Wydziału Inwestycji Miejskich,
- Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego,
- Biura Planowania Przestrzennego Miasta,
- Biura Strategii,
- Zakładu Usług Komunalnych,
- Tramwajów Szczecińskich Sp. z o.o..

9.1 Słownik pojęć i definicji

Trasa rowerowa to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący: wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. W skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi rowerowe, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdni czy rzeki) lub ulice o ruchu uspokojonym. [Miasta dla Rowerów].

Komunikacyjne trasy rowerowe służą do obsługi ruchu międz dzielnicowego i ważniejszych połączeń w skali miasta (trasy główne) oraz rozprowadzenie ruchu rowerowego w obrębie dzielnic lub obszarów miasta (trasy lokalne).

Główne trasy rowerowe. Funkcją głównych tras rowerowych jest obsługa ruchu międz dzielnicowego i ważniejszych powiązań w skali miasta. Łączą one wszystkie główne obszary miasta, główne węzły tras rowerowych i drogi główne między sobą. Główne trasy rowerowe muszą być przejezdne zarówno w dzień, jak i po zmierzchu - przy założeniu, że rower jest wyposażony jedynie w światła pozycyjne (nieoświetlające drogi). Ze względu na specyfikę zabudowy i układu drogowego Szczecina główne trasy rowerowe należy lokalizować wzdłuż tras komunikacyjnych, zaleca się jednak dążyć do tworzenia alternatywnych tras skracających drogę przejazdu np. biegnących przez tereny zielone.

Lokalne trasy rowerowe są uzupełnieniem sieci tras głównych i rozprowadzają ruch rowerowy w obrębie dzielnic lub obszarów miasta, przyczyniają się również do zwiększania spójności sieci dróg dla rowerów. Lokalne trasy rowerowe przeznaczone są także do obsługi ruchu źródłowego-docelowego na głównych trasach rowerowych, np. trasy łączące osiedla i inne ważne punkty z trasami głównymi i węzłami.

Rekreacyjne trasy rowerowe umożliwiają uprawianie rekreacji i sportu rowerowego, a także w niektórych wypadkach jazdy na rolkach czy biegania. Główne trasy rekreacyjne umożliwiają wygodny wyjazd z miasta na głównych kierunkach i dojazd do najbardziej atrakcyjnych turystycznie obszarów podmiejskich. W przeciwieństwie do tras komunikacyjnych często stanowią cel podróży sam w sobie.

Droga dla rowerów (droga rowerowa, zwana również ścieżką rowerową) droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.





Pasy ruchu dla rowerów są wydzieleniem dla rowerzystów przestrzeni na jezdni. Związują też pas dla samochodów, co przyczynia się do bezpieczniejszej jazdy. Rozróżniamy pasy rowerowe zgodne z kierunkiem jazdy pasa przeznaczonego dla pojazdów silnikowych oraz kontrapasy, czyli wydzielone pasy jezdni na ulicy jednokierunkowej, przeznaczone dla rowerzystów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy.

Należy pamiętać że:

-Kontrapas nie jest dwukierunkową drogą dla rowerów!

-Jeśli jedziesz w tym samym kierunku co samochody („z prądem”), poruszaj się jezdnią (tak jak dotychczas, jak na innych drogach).

Ciąg pieszo-rowerowy - wspólna droga dla pieszych i rowerzystów. Może być obowiązkowa dla rowerzystów poprzez oznakowanie znakami C16 z C13 lub nieobowiązkowa poprzez oznakowanie znakami C16 z T22.

Łącznik rowerowy – krótki odcinek trasy rowerowej umożliwiający przejazd rowerem np. przez koniec ulicy bez przejazdu (ślepej) dla samochodów.

Samodzielna droga dla rowerów – droga dla rowerów wytyczona poza drogami publicznymi, np. prowadzona przez tereny zielone itp.

Parking rowerowy – miejsce do pozostawiania rowerów wyposażone w stojaki rowerowe.

Bike & Ride oznacza lokalizowanie parkingów rowerowych w bezpośrednim sąsiedztwie peryferyjnych przystanków transportu publicznego, dające możliwość bezpiecznego pozostawienia sprzętu oraz łatwej zmiany środka transportu. Taka logika postępowania użytkowników wskazuje jasno, iż podstawowym celem planistów i projektantów musi być zapewnienie korzystnych warunków niezbędnych, aby dojechać rowerem do miejsca przesiadki, wygodnego i bezpiecznego pozostawienia roweru oraz zagwarantowanie bezpośredniej bliskości przystanków transportu zbiorowego. W związku z tym w takich miejscach należy uwzględnić montaż stojaków i/lub przechowalni rowerów (tzw. lockerów, boksów).

Strefa „Tempo 30” lub **Strefa ruchu uspokojonego** jest to obszar wyznaczony odpowiednimi znakami pionowymi (wjazd-„B-43”, wyjazd-„B-44”) z ograniczeniem prędkości maksymalnej do 30 km/h, gdzie występują urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę, tj. progi zwalniające, lokalne zawężenia przekroju jezdni, naprzemienne parkowanie, wyniesione skrzyżowania równorzędne, itp. Ideą tego typu rozwiązań jest obniżenie prędkości w miejscach, gdzie przeważa ruch pieszy, a także w ciągu dróg wewnątrzsiedlowych. Strefy „Tempo 30” są przyjazne rowerzystom z uwagi na „zrównanie” prędkości samochodów i rowerów, co nie wymaga budowy dodatkowej infrastruktury rowerowej.

Bardziej obszerny słownik pojęć i definicji znajduje się w opracowaniu [1]

9.2 Wytyczne planowania tras rowerowych

Niniejsze opracowanie projektowe realizowano w oparciu o źródła [1] i [11], szczególnie w zakresie metodologii kryteriów tworzenia przyjaznej infrastruktury rowerowej. Najważniejsze z nich to:

- Spójność
- Bezpośredniość
- Bezpieczeństwo
- Atrakcyjność
- Wygoda





Spójność. Zasada spójności oznacza, że infrastruktura rowerowa w połączeniu z ulicami przyjaznymi dla rowerów powinna tworzyć spójną całość i łączyć wszystkie źródła i cele podróży w mieście. System uważa się za niespójny np. jeśli przynajmniej część trasy rowerowej rowerzysta musi pokonać pieszo.

Bezpośredniość. Zasada bezpośredniości oznacza, że infrastruktura rowerowa powinna zapewniać użytkownikom możliwie najkrótsze połączenia, umożliwiające szybkie poruszanie się po mieście w sposób konkurencyjny do samochodu. Jeśli czas podróży rowerem będzie dłuższy niż czas podróży samochodem, wówczas nie będzie odpowiedniej motywacji, by korzystać z roweru. Pod wymogiem bezpośredniości kryją się wszystkie czynniki wpływające na czas podróży. Zasadę tę realizuje się poprzez minimalizację objazdów, współczynnika wydłużenia i zmniejszając średni czas tracony w punktach kolizji.

Bezpieczeństwo. Zasada bezpieczeństwa oznacza, że infrastruktura rowerowa powinna gwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno rowerzystom, jak i pozostałym użytkownikom drogi. Rowerzysta jest niechronionym uczestnikiem ruchu i nie posiada żadnych zabezpieczeń łagodzących skutki wypadku. Trzeba w taki sposób zaprojektować infrastrukturę drogową, by zapewnić ochronę rowerzyście dając mu odpowiednią przestrzeń na drodze lub zredukować prędkość pojazdów silnikowych. W zakresie bezpieczeństwa ruchu zasada ta oznacza, że przy projektowaniu infrastruktury rowerowej należy dążyć do:

- minimalizacji liczby punktów kolizji z ruchem samochodowym i pieszym;
- wytyczania najkrótszych możliwych tras przejazdu;
- unikania sytuacji, gdy trasa przejazdu jest nieczytelna (zarówno dla kierowców, pieszych jak i samych rowerzystów);
- ujednolicenia prędkości rowerzystów i innych pojazdów (np. strefy zamieszkania, uspokajanie ruchu itp.);
- ograniczenia przeplatania się torów ruchu rowerzystów, rowerzystów i samochodów, rowerzystów i pieszych;
- zapewnienia wzajemnego kontaktu wzrokowego pomiędzy poszczególnymi użytkownikami drogi.

Atrakcyjność. Zasada atrakcyjności oznacza, że infrastruktura rowerowa powinna odpowiadać potrzebom użytkowników, być dopasowana do otoczenia i dobrze powiązana z funkcjami miasta. System Tras Rowerowych musi być czytelny dla użytkownika. Jeśli trasa rowerowa nie będzie dla rowerzysty atrakcyjna, będzie on szukał innej, alternatywnej trasy przejazdu. Atrakcyjna trasa rowerowa musi zapewniać także bezpieczeństwo społeczne / osobiste. W zakresie bezpieczeństwa osobistego zasada ta oznacza zapewnienie warunków do bezpiecznego odbywania podróży przez tereny odludne (np. dzięki zapewnieniu bardziej uczęszczanej drogi alternatywnej) i w porze wieczornej lub nocnej (dzięki dobremu oświetleniu trasy).

Wygoda. Zasada wygody oznacza, że infrastruktura rowerowa powinna zapewniać wygodną jazdę rowerem dzięki stosowaniu wysokich standardów projektowania, wykonania i eksploatacji. Zasada ta oznacza, że przy projektowaniu infrastruktury rowerowej należy dążyć m. in. do:

- umożliwienia płynnego pokonywania trasy z jak najmniejszą liczbą wymuszonych zatrzymań rowerzysty;
- unikania dużych pochyłeń podłużnych drogi dla rowerów w celu przeciwdziałania nadmiernemu i nieregularnemu wysiłkowi rowerzysty;
- jak największej równości nawierzchni drogi dla rowerów w celu unikania dyskomfortu wynikającego z drgań, wstrząsów i nieuzasadnionych strat energii przez rowerzystę;
- unikania niepotrzebnych strat energii.





Atrakcyjność i wygoda mają mniejsze znaczenie przy planowaniu sieci rowerowej, w związku z tym w opracowaniu [1] pod ocenę poddano 3 najważniejsze kryteria tj. Spójność, bezpośredniość i bezpieczeństwo.

Spójność	Bezpośredniość	Bezpieczeństwo
• 100% celów i źródeł podróży dostępna na rowerze. • Rowerzysta ma możliwość wyboru trasy alternatywnej, np. gdy najkrótsza trasa nie jest bezpieczna po zmierzchu. • Sieć tras rowerowych połączona jest z transportem publicznym. • Trasy rowerowe połączone są ze strefami dla pieszych, z osiedlami, strefami zamieszkania itp.	• By rower stał się alternatywą dla samochodu trasa przejazdu roweru powinna być krótsza od trasy przejazdu samochodu. • Czas tracony na skrzyżowaniach należy minimalizować, np. poprzez budowę dróg dla rowerów po obu stronach ulicy, a na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną przez zapewnienie opóźnienia rowerzysty na drodze dla rowerów nie większego niż gdyby jechał jezdnią (np. automatyczna detekcja rowerzystów).	• Minimalizowanie punktów kolizji, zwłaszcza gdy natężenie ruchu samochodowego oraz jego prędkość na drodze są duże. • Separowanie rowerzystów od szybko poruszających się samochodów. • Minimalizowanie różnicy prędkości pojazdów. • Czytelne kategorie tras rowerowych. • Rezygnację z realizowania tras rowerowych jako ciągów pieszo-rowerowych, przede wszystkim na głównych trasach rowerowych.

Tablica 9.2 Najważniejsze wymagania jakie powinna spełniać dobrze zaprojektowana trasa rowerowa wg [1]

W opracowaniu [1] zawarto szereg wytycznych projektowych dla tras głównych, lokalnych i rekreacyjnych, które z uwagi na koncepcyjny charakter (szczegółowość ogólną) opracowania nie mają zastosowania w niniejszej dokumentacji. Zapisy, o których mowa, należy tarkować obligatoryjnie na etapie projektów budowlanych i wykonawczych.

9.3 Cele i źródła podróży

Jednym z najważniejszych elementów spójnej trasy rowerowej jest połączenie wszystkich celów i źródeł podróży leżących w jej ciągu i najbliższym otoczeniu. W tym celu wykonano mapę celów podróży dla Prawobrzeża i Lewobrzeża z zachowaniem wytycznych zawartych w [11].

Na mapę miasta naniesiono następujące obiekty generujące ruch (cele podróży):

- Szkoły i uczelnie
- Sklepy, galerie handlowe i ulice handlowe
- Obiekty sportowe, teatry, kina
- Biurowce i duże zakłady pracy
- Węzły przesiadkowe

W celu określenia wagi poszczególnych celów podróży poselekcjonowano je wg następujących kryteriów:

Lp.	Typ obiektu	Waga/Wskaźnik
1.	Szkoła	Liczba uczniów
2.	Uczelnia	Liczba studentów
3.	Sklep, galeria handlowa	Powierzchnia handlowa
4.	Teatr, kino, stadion	Liczba miejsc
5.	Biurowce/zakłady pracy	Powierzchnia/Liczba pracowników
6.	Przystanki i węzły przesiadkowe	Liczba odjazdów

Tablica 9.3 Kryteria oceny celów podróży (generatorów ruchu) wg [11]





W zależności od wielkości wskaźnika przyporządkowano mu przedziały kwalifikujące dany cel podróży do grupy ważności. W każdym z badanych typów obiektów wyodrębniono 6 grup. Zaliczenie danego obiektu do „Grupy 1” oznacza najniższą wagę, obiekty w „Grupie 6” mają najwyższe znaczenie.

Poniżej, zestawienie tabelaryczne celów podróży wraz z określeniem ich wagi. Wszystkie wymienione obiekty zostały ujęte przy szacowaniu mapy celów podróży.

SZKOŁY PODSTAWOWE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
1	Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I Stopnia	ul. Bolesława Śmiałego 42/43, 70-351 Szczecin	474	2	L
2	Publiczna Szkoła Podstawowa "Na Głębokiem"	71-382 Szczecin ul. jaworowa 41	228	1	L
3	SP nr 1 im.B.Chrobrego	Al. Piastów 6 , 70-327 Szczecin	513	2	L
4	SP nr 3 im. J.Słowackiego	ul. Reymonta 23, 71-276 Szczecin	515*	2	L
5	SP nr 5 im. H.Sienkiewicza	ul. Kr. Jadwigi 29, 70-262 Szczecin	589	2	L
6	SP nr 7	ul.Żłotowska 86, 71-793 Szczecin	867	4	L
7	SP nr 9 im.kmdra ppor.J.Grudzińskiego w Zespole Szkół nr 9	ul.Dąbrówki 10, 71-826 Szczecin	171*	1	L
8	SP nr 10 im. L.Teligi	ul. K. Królewicza 63, 71-551Szczecin	716	3	L
9	SP nr 11 im. UNICEF	ul. E.Plater 20, 71-632 Szczecin	833	4	L
11	SP nr 14 im. Zw.Zawodowych	ul. Strzałowska 27, 71-730 Szczecin	327	1	L
12	SP nr 16 im. por. MO Z. Przybyłaka	ul. Chobolańska 20, 71-023 Szczecin	1036	5	L
13	SP nr 18 im. J. Bema	ul. Komuny Paryskiej 20, 71-681 Szczecin	449*	2	L
14	SP nr 2 im.I Praskiego Pułku Piechoty	ul. B. Śmiałego 42/43, 70-351 Szczecin	75	1	L
15	SP nr 20 im. Księdza Jana Twardowskiego	ul. Dobrzyńska 2, 70-025 Szczecin	333	1	L
16	SP nr 33 w Zespole Szkół Sportowych	ul. Małopolska 22, 70-515 Szczecin	714*	3	L
17	SP nr 35 im. Jana Pawła II	ul. Świętoborzyców 40, 71-665 Szczecin	987*	4	L
18	SP nr 41 im. M.Golisza	ul. Cyryla i Metodego 44, 71-540 Szczecin	352	1	L
19	SP nr 42 im. St. Sempołowskiej	ul. Hoża 25, 71-699 Szczecin	392	1	L
20	SP nr 44 w Zespole Szkół nr 10 im. ppor. E.Gierczak	ul. Karpacka 29, 71-872 Szczecin	235*	1	L
21	SP nr 45 z Oddziałami Integracyjnymi, im. Księdza Jana Twardowskiego	ul. Benesza 75, 71-241 Szczecin	655	3	L
22	SP nr 46	ul. Felczaka 13, 71-417 Szczecin	526	2	L
23	SP nr 47 im.K. Makuszyńskiego	ul. Jagiellońska 59, 70-382 Szczecin	516	2	L
24	SP nr 48 im. WOP	ul. Czorszyńska 35, 71-201 Szczecin	738	3	L
25	SP nr 51 im. prof. St. Helsztyńskiego	ul. Jodłowa 21, 71-114 Szczecin	1098	5	L
26	SP nr 53 im. F.Chopina	ul. Budzysza Wosia 8/9, 71-273 Szczecin	609	3	L
27	SP nr 54 im. J.Korczaka	ul. Generała Ludomiła Rayskiego 9, 70-426 Szczecin	614	3	L
28	SP nr 55 w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 3	ul. Orawska 1, 70-131 Szczecin	1216*	6	L
29	SP nr 56 im. kpt. ż. w. K.Maciejewicza	ul. Malczewskiego 22, 71-612 Szczecin	636	3	L
30	SP nr 61 im. M. Kmiecika	ul. 3 Maja 4/7, 70-214 Szczecin	474	2	L





SZKOŁY PODSTAWOWE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
31	SP nr 63 z Oddziałami Integracyjnymi im. Związków Zawodowych Marynarzy i Portowców	ul.Grodzka 23 70-543 Szczecin	321	1	L
32	SP nr 68	ul. Zakole 1A, 71-454 Szczecin	635	3	L
33	SP nr 69 im. H. Sucharskiego	ul. Zamoyskiego 2, 71-444 Szczecin	375	1	L
34	Sportowa Szkoła Podstawowa w Centrum Kształcenia Sportowego	ul. Mazurska 40, 70-424 Szczecin	815*	4	L
35	SP nr 12 im. K.I. Gałczyńskiego	ul. F.Szarego 12, 70-743 Szczecin	380*	1	P
36	SP nr 13 im. Orłąt Lwowskich przy Zespole Szkół nr 13	ul. Bałtycka 1a, 70-880 Szczecin	373*	1	P
37	SP nr 23 im. M. Żaruskiego	ul. Miernicza 10, 70-823 Szczecin	408	2	P
38	SP nr 24 w Zespole Szkół nr 7	ul. Rymarska 22a, 70-702 Szczecin	216*	1	P
39	SP nr 28 w Zespole Szkół nr 11 im. B. Czerwodzińskiego	ul. Piaseczna 40, 70-893 Szczecin	379*	1	P
40	SP nr 37 im. kpt. A. Ledóchowskiego	ul. Rydla 6, 70-783 Szczecin	1266	6	P
41	SP nr 39 w Zespole Szkół nr 12 im. A.Fiedlera	ul. Kabłowa 14, 70-895 Szczecin	408*	2	P
42	SP nr 59 im. B.Krzywoustego	ul. Dąbska 105, 70-789 Szczecin	403	2	P
43	SP nr 65 w Zespole Szkół nr 1	ul. Młodzieży Polskiej 9, 70-833 Szczecin	668*	3	P
44	SP nr 71 im. Bogusława X i Anny Jagiellonki	ul. Bośniacka 7, 70-842 Szczecin	456	2	P
45	SP nr 74 im. Stanisława Grońskiego	ul. Seledynowa 50, 71-781 Szczecin	949*	4	P

*Łączna liczba uczniów wszystkich placówek oświatowych, które znajdują się w tym samym budynku
 Tablica 9.4 Lista szkół podstawowych w Szczecinie

Liczba Uczniów			
Grupa 1		<	400
Grupa 2	400	÷	600
Grupa 3	600	÷	800
Grupa 4	800	÷	1000
Grupa 5	1000	÷	1200
Grupa 6	1200	<	

Tablica 9.5 Skala przynależności do danej grupy dla szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych

SZKOŁY GIMNAZJALNE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
1	Gimnazjum Mistrzostwa Sportowego w Centrum Kształcenia Sportowego	ul. Mazurska 40	815*	4	L
2	Gimnazjum nr 1	ul. Wł. Reymonta 23, 71-276 Szczecin	515*	2	
3	Gimnazjum nr 2	ul. Cyryla i Metodego 43, 71-540 Szczecin	153	1	L
4	Gimnazjum nr 3 im. J. Kusocińskiego	ul. Malczewskiego 22 A, 71-612 Szczecin	636*	3	L
5	Gimnazjum nr 5	ul. Komuny Paryskiej 20, 71-681 Szczecin	449*	2	L
6	Gimnazjum nr 6 im. prof. Stefana Kownasa	ul. Niemierzyńska 17, 71-441 Szczecin	314	1	L
7	Gimnazjum nr 8	ul. Dubois 38/41, 71-610 Szczecin	108	1	L





SZKOŁY GIMNAZJALNE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
8	Gimnazjum nr 9	ul. Dunikowskiego 1, 70-123 Szczecin	420	2	L
9	Gimnazjum nr 10	ul. Siemiradzkiego 2, 71-331 Szczecin	418	2	L
10	Gimnazjum nr 11 w Zespole Szkół Sportowych	ul. Małopolska 22, 70-515	714*	3	L
11	Gimnazjum nr 12 im. Stanisława Lema	ul. Świętoborzyców 40, 71-665 Szczecin	987*	4	L
12	Gimnazjum nr 14 z Oddziałami Dwujęzycznymi w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 4	ul. Romera 2 71-246 Szczecin	747*	3	L
13	Gimnazjum nr 16 w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 7	ul. Unisławy 26, 71-413 Szczecin	716*	3	L
14	Gimnazjum nr 17 w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 5	ul. Budziszyńska 2, 70-023 Szczecin	278*	1	L
15	Gimnazjum nr 18 im. Noblistów Polskich	ul. Witkiewicza 40, 71-122 Szczecin	382	1	L
16	Gimnazjum nr 20 im. Młodych Europejczyków	ul. Brodnicka 10, 71-044 Szczecin	317	1	L
17	Gimnazjum nr 21 im. Adama Mickiewicza	ul. Mickiewicza 23, 70-383 Szczecin	173	1	L
18	Gimnazjum nr 22 w Zespole Szkół nr 4 im. Armii Krajowej	ul. Kusocińskiego 3, 70-237 Szczecin	478*	2	L
19	Gimnazjum nr 26 w Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 9	ul. Małkowskiego 12, 70-306 Szczecin	493	2	L
20	Gimnazjum nr 27 im. gen. Stanisława Sosabowskiego	ul. Mikołajczyka 20, 71-075 Szczecin	203	1	L
21	Gimnazjum nr 30 w Zespole Szkół nr 9	ul. Dąbrówki 10, 71-826 Szczecin	171*	1	L
22	Gimnazjum nr 32 z Oddziałami Dwujęzycznymi w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 2	ul. Kopernika 16a, 70-241 Szczecin	610*	3	L
23	Gimnazjum nr 34	ul. Wojciechowskiego 50, 71-476 Szczecin	355*	1	L
24	Gimnazjum nr 37 w Zespole Szkół nr 10	ul. Karpacka 29, 71-872 Szczecin	235*	1	L
25	Gimnazjum nr 42 z Oddziałami Dwujęzycznymi w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 6	Plac Mariacki 1, 70- 547 Szczecin	751*	3	L
26	Gimnazjum nr 43 w Zespole Szkół nr 5 im. Józefa Wybickiego	ul. Hoża 3, 71-699 Szczecin	634*	3	L
27	Gimnazjum nr 45 w Zespole Szkół Szpitalnych	ul. Unii Lubelskiej 1, 71-334 Szczecin	nauka w szpitalach	-	L
28	Gimnazjum nr 46 z Oddziałami Dwujęzycznymi w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1	ul. Ofiar Oświęcimia 14, 70-503 Szczecin	558*	2	L
29	Gimnazjum Sportowe nr 1 w Zachodniopomorskim Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej	ul. Hoża 6, 71-699 Szczecin	897*	4	L
30	Katolickie Gimnazjum im. Św. Stanisława Kostki	71-242 Szczecin pl. Św. Ottona 1a	245	1	L
31	Gimnazjum nr 7 im. Sybiraków	ul. Zofii Nałkowskiej 33, 70-785 Szczecin	411	2	P
32	Gimnazjum nr 15	ul. Floriana Szarego 12, 70-743 Szczecin	380*	1	P
33	Gimnazjum nr 23 w Zespole Szkół nr 1	ul. Młodzieży Polskiej 9, 70-833 Szczecin	668*	3	P
34	Gimnazjum nr 24 w Zespole Szkół nr 2	ul. Portowa 21, 70-833 Szczecin	457*	2	P
35	Gimnazjum nr 29 im. Księdza Jana Twardowskiego	ul. Seledynowa 50, 70-781 Szczecin	949*	4	P





SZKOŁY GIMNAZJALNE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
36	Gimnazjum nr 31 w Zespole Szkół nr 13	ul. Bałtycka 1 a, 70-880 Szczecin	373*	1	P
37	Gimnazjum nr 33 w Zespole Szkół nr 7	ul. Rymarska 22 a, 70-702 Szczecin	216*	1	P
38	Gimnazjum nr 35 w Zespole Szkół nr 12	ul. Kablowa 14, 70-895 Szczecin	408*	2	P
39	Gimnazjum nr 39 w Zespole Szkół nr 11	ul. Piaseczna 40, 70-893 Szczecin	379*	1	P
40	Gimnazjum z Oddziałami Sportowymi w Centrum Kształcenia Sportowego	ul. Rydla 49, 70-783 Szczecin	815*	4	P

*Łączna liczba uczniów wszystkich placówek oświatowych, które znajdują się w tym samym budynku

Tablica 9.6 Lista szkół gimnazjalnych w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.5

LICEA					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
1	I LO im. M. Curie- Skłodowskiej	al. Piastów 12, 70-332 Szczecin	708	3	L
2	II LO im. Mieszka I	ul. Henryka Pobożnego 2, 70-507 Szczecin	806	4	L
3	IV LO im. B.Prusa	ul. Św. Kingi 2, 71-032 Szczecin	326	1	L
4	IX LO w Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 6 im. Bohaterów Monte Cassino	Plac Mariacki 1, 70-547 Szczecin	751*	3	L
5	Katolickie Liceum Ogólnokształcące im. Św. Maksymiliana Marii Kolbego	al. Wojska Polskiego 76, 70-481 Szczecin	182	1	L
6	LO Mistrzostwa Sportowego w Centrum Kształcenia Sportowego	ul. Mazurska 40, 70-424 Szczecin	815*	4	L
7	LO z Oddziałami Integracyjnymi	al. Wojska Polskiego 119, 70-490 Szczecin	254	1	L
8	V LO iw Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 1 m. A.Asnyka	ul. Ofiar Oświęcimia 14, 70-503 Szczecin	558*	2	L
9	VI LO im. S.Czarnieckiego	ul. Jagiellońska 41, 70-382 Szczecin	354	1	L
10	VII LO im. K. K. Baczyńskiego	ul. Jana Styki 13, 71-138 Szczecin	281	1	L
11	VIII LO w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 9	ul. Małkowskiego 12, 70-306 Szczecin	493*	2	L
12	X LO w Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 3	ul. Orawska 1, 70-131 Szczecin	1216*	6	L
13	XI LO w Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 4	ul. Romera 2, 71-246 Szczecin	747*	3	L
14	XII LO w Zespole Szkół Sportowych	ul. Małopolska 22, 70-515 Szczecin	714*	3	L
15	XIII LO w Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 7	ul. Unisławcy 26, 71-413 Szczecin	716*	3	L
16	XIV LO w Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 2	ul. Kopernika 16 a, 70-241 Szczecin	610*	3	L
17	XV LO w Zespole Szkół Nr 4 im.Armii Krajowej	ul. Kusocińskiego 3, 70-237 Szczecin	478*	2	L
18	XVIII LO w Zespole Szkół Nr 5 im.Józefa Wybickiego	ul. Hoża 3, 71-699 Szczecin	634*	3	L
19	XXIII LO w Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 5	ul. Budziszyńska 2, 70-023 Szczecin	278*	1	L
20	III LO im. M. Kopernika	ul. Pomorska 150, 70-812 Szczecin	245	1	P

*Łączna liczba uczniów wszystkich placówek oświatowych, które znajdują się w tym samym budynku





Tablica 9.7 Lista szkół licealnych w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.5

MIEJSKIE ZESPOŁY SZKÓŁ				
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA
1	Centrum Kształcenia Sportowego	ul. Mazurska 40, 70-424 oraz Rydla 49, 70-783 Szczecin	815*	4
2	Zachodniopomorskie Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej	ul. Hoża 6, 71-699 Szczecin	897*	4
3	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Wojewódzkiego Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Szczecinie	70-965 Szczecin pl. Jana Kilińskiego 3	231	1
4	Zespół Szkół Budowlanych im. Kazimierza Wielkiego	ul. Unisławski 32/33, 71-402 Szczecin	702*	3
5	Zespół Szkół Elektryczno-Elektronicznych im. prof. M.T. Hubera	ul. Racibora 60, 71-677 Szczecin	790*	3
6	Zespół Szkół Łączności	ul. Ku Słońcu 27/30, 71-080 Szczecin	237*	1
7	Zespół Szkół nr 10	ul. Karpacza 29, 71-872 Szczecin	235*	1
8	Zespół Szkół Nr 3 im. Prof. Oskara Langego	ul. Gen.Sowińskiego 1, 70-236 Szczecin	467*	2
9	Zespół Szkół Nr 4 im. Armii Krajowej	ul. Kusocińskiego 3, 70-237 Szczecin	478*	2
10	Zespół Szkół Nr 5 im. Józefa Wybickiego	ul. Hoża 3, 71-699 Szczecin	634*	3
11	Zespół Szkół Nr 6 im. Mikołaja Reja	ul. Gen.Sowińskiego 3, 70-236 Szczecin	805*	4
12	Zespół Szkół Nr 8 im. Stanisława Staszica	ul. 3 Maja 1 a, 70-214 Szczecin	506*	2
13	Zespół Szkół nr 9	ul. Księżnej Dąbrówki 10, 71-826 Szczecin	171*	1
14	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1	ul. Ofiar Oświęcimia 14, 70-503 Szczecin	558*	2
15	Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 2	ul. Kopernika 16, 70-241 Szczecin	610*	3
16	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 3	ul. Orawska 1, 70-131 Szczecin	1216*	6
17	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 4	ul. Romera 2, 71-246 Szczecin	747*	3
18	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 5 im.Skamandrytów	ul. Budziszyńska 2, 70-023 Szczecin	278*	1
19	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 6	Plac Mariacki 1, 70-547 Szczecin	751*	3
20	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 7	ul. Unisławski 26 71-413 Szczecin	716*	3
21	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 9	ul. Małkowskiego 12, 70-306 Szczecin	493*	2
22	Zespół Szkół Rzemieślniczych	ul. Chmielewskiego 19, 70-028 Szczecin	291*	1
23	Zespół Szkół Samochodowych	ul. Klonowica 14, 72-244 Szczecin	528*	2
24	Zespół Szkół Sportowych im. Sportowców Ziemi Szczecińskiej	ul. Małopolska 22, 70-515 Szczecin	714*	3
25	Centrum Edukacji Ogrodniczej	ul. Batalionów Chłopskich 115, 70-760 Szczecin	131*	1
26	Zespół Szkół nr 1	ul. Młodzieży Polskiej 9, 70-833 Szczecin	668*	3
27	Zespół Szkół nr 11	ul. Piaseczna 40, 70-892 Szczecin	379*	1
28	Zespół Szkół nr 12	ul. Kablowa 14, 70-895 Szczecin	408*	2
29	Zespół Szkół nr 13	ul. Bałtycka 1a, 70-880 Szczecin	373*	1
30	Zespół Szkół Nr 2 im. Władysława Orkana	ul. Portowa 21, 70-833 Szczecin	457*	2
31	Zespół Szkół Nr 7	ul. Rymarska 22 a, 70-702 Szczecin	216*	1

*Łączna liczba uczniów wszystkich placówek oświatowych, które znajdują się w tym samym budynku

Tablica 9.8 Lista zespołów szkół (licea profilowane) w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.5





ZESPOŁY SZKÓŁ SPECJALNYCH					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
1	Zespół Szkół Specjalnych Nr 10 - Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 52; Gimnazjum Specjalne Nr 48	Jagiellońska 61; 70-382 Szczecin	62*	1	L
2	Zespół Szkół Specjalnych Nr 12 - Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 67; Gimnazjum Specjalne Nr 50	Wielkopolska 14, 70-450 Szczecin	112*	1	L
3	Zespół Szkół Szpitalnych - Szkoła Podstawowa NR 17; Gimnazjum Nr 45; XXIV Liceum Ogólnokształcące	Unii Lubelskiej 1, 71-334 Szczecin	nauka w szpitalach	-	L
4	Zespół Szkół Specjalnych Nr 9 - Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 25; Gimnazjum Specjalne Nr 47	Letniskowa 1, 70-763 Szczecin	78*	1	P

*Łączna liczba uczniów wszystkich placówek oświatowych, które znajdują się w tym samym budynku

Tablica 9.9 Lista szkół specjalnych w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.5

OŚRODKI WYCHOWAWCZE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
1	Międzyszkolny Ośrodek Sportowy	ul. Narutowicza 17, 70-246 Szczecin	nauka odbywa się w szkołach	-	L
2	Ognisko Pracy Pozaszkolnej "SŁOWIKI"	ul. Bol. Śmiałego 42/43, 70-351 Szczecin	75	1	L
3	Pałac Młodzieży - Pomorskie Centrum Edukacji	al. Piastów 7, 70-327 szczecin	380	1	L
4	Państwowa Szkoła Muzyczna I Stopnia im.Tadeusza Szelińskiego	ul.Woj.Polskiego 115, 70-483 Szczecin	373	1	L
5	Państwowe Ognisko Baletowe	ul. H .Pobożnego 3, 70-507 Szczecin	276	1	L
6	Szkolne Schronisko Młodzieżowe "CUMA"	Monte Cassino 19 a, 70-467 Szczecin	52	1	L
7	Międzyszkolny Ośrodek Sportowy Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej	ul. Przestrzenna 21, 70-800 Szczecin	40	1	P

Tablica 9.10 Lista ośrodków wychowawczych w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.5

NIEPUBLICZNE SZKOŁY PODSTAWOWE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
1	Katolicka Szkoła Podstawowa p.w. Św.Rodziny w Szczecinie	ul. Orawska 3a, 70-131 Szczecin	174	1	L
2	Niepubliczna Szkoła Podstawowa "Primus"	ul. Monte Cassino 27, 70 -467 Szczecin	129	1	L
3	Pierwsza Szkoła Podstawowa Montessori Bona Ventura w Szczecinie	ul. Św. Jana Bosko 1, 71-125 Szczecin	15	1	L
4	Polsko- Niemiecka Szkoła Podstawowa "Nasza Szkoła"	ul. ks. Wawrzyniaka 7, 71-612 Szczecin	69	1	L
5	Polsko-Amerykańska Prywatna Szkoła Podstawowa	ul. Ks. Piotra Wawrzyniaka 6E 111, 70-392 Szczecin	159	1	L





NIEPUBLICZNE SZKOŁY PODSTAWOWE					
Lp.	NAZWA SZKOŁY	ADRES SZKOŁY	LICZBA UCZNIÓW	GRUPA	P/L
6	Prywatna Szkoła Podstawowa Leonarda Piwoni	ul. Ściegiennego 34/35, 70-354 Szczecin	110	1	L
7	Społeczna Szkoła Podstawowa nr 1 im. Noblistów Polskich Społecznego Towarzystwa Oświatowego	ul. Tomaszowska 1, 71-671 Szczecin	84	1	L
8	Szczecin International School - Szkoła Podstawowa	ul. Królowej Jadwigi 27,28, 70-262 Szczecin	80	1	L
9	Szkoła Podstawowa "TAK"	ul. Broniewskiego 14A , 71-460 Szczecin	173	1	L
10	Szkoła Podstawowa Towarzystwa Salezjańskiego	ul. Ku Słońcu 124, 71-080 Szczecin	303	1	L
11	Szkoła Podstawowa "Słoneczna"	ul. Rydla 5, 70-783 Szczecin	68	1	P

*łączna liczba uczniów wszystkich placówek oświatowych, które znajdują się w tym samym budynku

Tablica 9.11 Lista niepublicznych szkół podstawowych w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.5

PUBLICZNE UCZELNIE WYŻSZE W SZCZECINIE					
Lp.	UCZELNIA	WYDZIAŁ	ADRES	GRUPA	LICZBA STUDENTÓW
1	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie	Biotechnologii i Hodowli Zwierząt	ul. Doktora Judyma 26, 71-466 Szczecin	2	553
2		Budownictwa i Architektury	al. Piastów 50, 70-311 Szczecin; ul. Żołnierska 50, 70-210 Szczecin	5	3111
3		Ekonomiczny	ul. Żołnierska 44, 70-210 Szczecin; ul. Janickiego 31, 71-270 Szczecin	3	1038
4		Elektryczny	ul. Sikorskiego 37,70-313 Szczecin, ul. 26 Kwietnia 71-126 Szczecin	3	1295
5		Informatyki	ul. Żołnierska 49, 70-210 Szczecin	3	1683
6		Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki	al. Piastów 19, 70-310 Szczecin	3	1604
7		Kształtowania Środowiska i Rolnictwa	ul. Słowackiego 17, 71-434 Szczecin	2	983
8		Nauk o Żywności i Rybactwa	ul. Kazimierza Królewicza 4, 71-550 Szczecin	2	721
9		Techniki Morskiej i Transportu	al. Piastów 41, 71-065 Szczecin	2	576
10		Technologii i Inżynierii Chemicznej	al. Piastów 42, 71-065 Szczecin	2	529
11	Uniwersytet Szczeciński	Humanistyczny	ul. Krakowska 71-79, 71-017 Szczecin	6	4923
12		Filologiczny	al. Piastów 40b, 71-065 Szczecin	3	1789
13		Biologii	ul. Wąska 13, 71-415 Szczecin	1	453
14		Matematyczno-fizyczny	ul. Wielkopolska 15, 70-451 Szczecin	1	228
15		Nauk Ekonomicznych i Zarządzania	ul. Mickiewicza 64, 71-101 Szczecin	4	2764





PUBLICZNE UCZELNIE WYŻSZE W SZCZECINIE					
Lp.	UCZELNIA	WYDZIAŁ	ADRES	GRUPA	LICZBA STUDENTÓW
16		Zarządzania i Ekonomiki Usług	ul. Cukrowa 8, 91-444 Szczecin	4	2071
17		Nauk o Ziemi	ul. A. Mickiewicza 18, 16, 70-383 Szczecin	2	738
18		Prawa i Administracji	ul. Narutowicza 17a, 70-240 Szczecin; al. Piastów 40b, 70-065 Szczecin	4	2398
19		Kultury Fizycznej i Promocji Zdrowia	al. Piastów 40b, budynek 6, 71-065 Szczecin	3	1034
20		Teologiczny	ul. Papieża Pawła VI nr 2, 71-459 Szczecin	2	546
21	Pomorski Uniwersytet Medyczny	Lekarski	ul. Rybacka 1, 70-204 Szczecin	6	1870
22		Lekarski - Stomatologiczny			455
23		Nauk o zdrowiu			1700
24		Lekarsko - biotechnologiczny i medycyny laboratoryjnej			378
25	Akademia Morska	Nawigacyjny	ul. Wały Chrobrego 1-2, 70-500 Szczecin	4	2059
26		Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu	ul. H. Pobożnego 11, 70-507 Szczecin	3	1152
27		Instytut Nauk Podstawowych Technicznych	ul. Podgórna 51/53, 70-205 Szczecin	2	919
28		Instytut Geoinformatyki	ul. Żołnierska 46, 71-250 Szczecin	4	2183
Budynki Międzywydziałowe					
29	ZUT	Budynek Jednostek Międzywydziałowych ZUT	al. Piastów 48, 70-311 Szczecin	2	

Tablica 9.12 Lista uczelni wyższych w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.13

	Liczba studentów		
Grupa 1		<	500
Grupa 2	500	÷	1000
Grupa 3	1000	÷	2000
Grupa 4	2000	÷	3000
Grupa 5	3000	÷	4000
Grupa 6	4000	<	

Tablica 9.13 Skala przynależności do danej grupy dla uczelni wyższych.





BIUROWCE					
Lp.	NAZWA	ADRES	POWIERZCHNIA CAŁKOWITA [m ²]	GRUPA	P/L
1	Baltic Buisness Park	ul. 1 Maja	42000	5	L
2	Maris	ul. Hołdu Pruskiego 9	11 000	2	L
3	Technopark	ul. Niemierzyńska 17a	13 400	2	L
4	Piastów Office Center	ul. Piastów 30	21 000	3	L
5	Storrady Park Offices	ul. Storrady Świętosławy 3	9750	1	L
6 i 7	Brama Portowa I i II	ul. Wyszyńskiego I/Niepodległości 22	4 800	1	L
8	Lastadia	ul. Zbożowa 4	8 750	1	L
9	Hanza Tower	al. Wyzwolenia 50	13 400	2	L
10	"Wspólny Dom"	ul. Niemcewicza 26	3350	4	L

Tablica 9.14 Lista największych biurowców w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.15

Powierzchnia całkowita [m ²]			
Grupa 1		<	10000
Grupa 2	10000	÷	20000
Grupa 3	20000	÷	30000
Grupa 4	30000	÷	40000
Grupa 5	40000	÷	50000
Grupa 6	50000	<	

Tablica 9.15 Skala przynależności do danej grupy dla biurowców.

KINA, TEATRY					
Lp.	NAZWA	ADRES	LICZBA MIEJSC	GRUPA	P/L
1	Teatr Lalek Pleciuga	Plac Teatralny 1	298	2	L
2	Teatr Polski	ul. Swarżycza 5	325	2	L
3	Teatr Współczesny	Wały Chrobrego 3	404	3	L
4	Teatr Kana	Plac św. Piotra i Pawła 4/5	60	1	L
5	Opera na Zamku	ul. Korsarzy 43	568	3	L
6	Teatr Mały	Deptak Bogusława X 6	40	1	L
7	Kino Helios Szczecin Outlet Park	ul. Andrzeja Struga 42	1403	5	P
8	Kino Zamek	ul. Korsarzy 43	50	1	L
9	Kino Pionier	al. Wojska Polskiego 2	70	1	L
10	Kino Helios	ul. Bolesława Krzywoustego 9-10	1222	5	L
11	Kino Multikino Szczecin Galaxy	al. Wyzwolenia 18-20	2070	6	L
12	Obserwatorium Kultury	al. Wojska Polskiego 90	50	1	L

Tablica 9.16 Lista kin i teatrów w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.17





	Liczba Miejsc		
Grupa 1		<	100
Grupa 2	100	÷	400
Grupa 3	400	÷	800
Grupa 4	800	÷	1200
Grupa 5	1200	÷	1600
Grupa 6	1600	<	

Tablica 9.17 Skala przynależności do danej grupy dla kin i teatrów.

CENTRA HANDLOWE					
Lp.	Nazwa	Adres	POWIERZCHNIA CAŁKOWITA [m ²]	GRUPA	P/L
1	Centrum Handlowe Ster	ul. Ku Słońcu 67	36000	1	L
2	Galeria Kaskada	ul. Niepodległości 36	110000	6	L
3	Galeria Gryf	ul. Wiosenna 32	16900	3	P
4	Centrum Handlowe Fala	al. Wyzwolenia 44a	4400	1	L
5	Centrum Handlowe Turzyn	ul. Bohaterów Warszawy 40	63000	5	L
6	Stara Cegielnia	ul. Przyjaciół Żołnierza 128A	3400	1	L
7	Galeria Widok	ul. Bandurskiego 96	18500	3	L
8	Centrum Handlowe Domus	ul. Emilii Gierczak 24/25	8000	2	P
9	Top Shopping Szczecin	ul. Stuga 13	11000	3	P
10	Atrium Molo	ul. Mieszka I 73	28000	4	L
11	Marcredo Center Szczecin	ul. Struga 31	8000	2	P
12	Słoneczne Centrum Handlowe	ul. Struga 18	4500	1	P
13	Outlet Park Szczecin	ul. Struga 42	30200	4	P
14	Centrum Handlowe Real Struga	ul. Struga 36	12500	3	P
15	Centrum Handlowe Wilcza	ul. Przyjaciół Żołnierza 4	2000	1	L
16	Centrum Handlowe Kupiec	ul. Krzywoustego 9-11	14500	3	L
17	Centrum Galaxy	al. Wyzwolenia 18-22	94000	6	L
18	Galeria Północ	ul. Policka 51	1600	1	L

Tablica 9.18 Lista centrów handlowych w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.19

	Powierzchnia całkowita [m ²]		
Grupa 1		<	5000
Grupa 2	5000	÷	10000
Grupa 3	10000	÷	20000
Grupa 4	20000	÷	50000
Grupa 5	50000	÷	75000
Grupa 6	75000	<	

Tablica 9.19 Skala przynależności do danej grupy dla centrów handlowych.

URZĘDY		
Lp.	NAZWA	ADRES
1	Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki	Wały Chrobrego 4
2	Biuro Paszportowe	Wały Chrobrego 4
3	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	ul. Korsarzy 34
5	Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego	ul. Mickiewicza 41
Urzędy stanu Cywilnego		
6	Urząd Stanu Cywilnego	pl. Armii Krajowej 1





URZĘDY		
Lp.	NAZWA	ADRES
Sądy		
7	Sąd Rejonowy w Szczecinie	ul. Kaszubska 42
8	Sąd Okręgowy w Szczecinie	ul. Kaszubska 42
9	Okręgowy Sąd Lekarski	ul. Skłodowskiej Curie 11
10	Sąd Metropolitalny Szczeciński - Kamieński	ul. Królowej Korony Polskiej 28e
11	Wojskowy Sąd Garnizonowy	ul. Ks. Piotra Skargi 34
12	Naczelny Sąd Administracyjny. Ośrodek Zamiejscowy	ul. Małopolska 17
Komornicy		
13	Komornicy Rewiru I - VIII przy Sądzie Rejonowym	ul. Klonowica 1a
Urząd Miejski		
14	Urząd Miejski w Szczecinie	pl. Armii Krajowej 1
15	Filia Urzędu Miejskiego	ul. Rydla 39/40
16	Filia Biura Miejskiego Rzecznika Konsumentów na Prawobrzeżu	ul. Rydla 39/40
17	Miejski Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej	ul. Św. Odrowąza 1
Urzędy Pracy		
18	Wojewódzki Urząd Pracy	ul. Św. Odrowąza 1
19	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Mickiewicza 39
Urzędy Skarbowe		
20	Urząd Kontroli Skarbowej	ul. Małopolska 44
21	Izba Skarbowa	ul. Roosevelta 1/2
22	Pierwszy Urząd Skarbowy	ul. Drzymały 5
23	Drugi Urząd Skarbowy	ul. Felczaka 19
24	Trzeci Urząd Skarbowy	ul. Rydla 65
Urzędy Celne		
25	Izba Celna w Szczecinie	ul. Energetyków 55
26	Urząd Celny w Szczecinie	ul. Hryniewieckiego 1
27	Oddział Celny w Szczecinie	ul. Struga 61
28	Oddział Celny "Nabrzeże HUK" w Szczecinie	ul. Lipowa 17
29	Miejsce Wyznaczone Stocznia Szczecińska Nowa	ul. Hutnicza 1
30	Oddział Celny "Narzeże Łasztownia" w Szczecinie	ul. Bytomska 10
31	Miejsce Wyznaczone Poczta Polska	ul. Dworcowa 20a
Jednostki Urzędu Marszałkowskiego		
32	Biuro Audytu Wewnętrznego	ul. Wyszyńskiego 30, Szczecin 70-203
33	Biuro Geodezji	ul. Mickiewicza 41, Szczecin 70-383
34	Biuro Kontroli Wewnętrznej	ul. Wyszyńskiego 30, Szczecin 70-203
35	Biuro Ochrony Informacji Niejawnych	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
36	Biuro Obsługi Zarządu	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
37	Biuro Radców Prawnych	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
38	Biuro Spraw Obronnych i Bezpieczeństwa Publicznego	ul. Starzyńskiego 1, Szczecin 70-506
39	Centrum Obsługi Inwestorów i Ekspertów	ul. Piłsudskiego 40-42, Szczecin 70-421
40	Sekretarz Województwa - Dyrektor Generalny Urzędu	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
41	Gabinet Marszałka	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
42	Kancelaria Sejmiku	ul. Mickiewicza 41, Szczecin 70-383
43	Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej	ul. Starzyńskiego 3-4, Szczecin 70-506
44	Sekretariat ds. Młodzieży Województwa Zachodniopomorskiego	ul. Piłsudskiego 40-42, Szczecin 70-421
45	Wydział Administracyjny	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540





URZĘDY		
Lp.	NAZWA	ADRES
46	Wydział Edukacji i Sportu	ul. Piłsudskiego 40-42, Szczecin 70-421
47	Wydział Finansów i Budżetu	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
48	Wydział Inwestycji i Nieruchomości	ul. Piłsudskiego 40-42, Szczecin 70-421
49	Wydział Infrastruktury i Transportu	Pl. Hołdu Pruskiego 8, Szczecin 70-550
50	Wydział Kultury, Nauki i Dziedzictwa Narodowego	ul. Starzyńskiego 3-4, Szczecin 70-506
51	Wydział Organizacji i Rozwoju Zasobów Ludzkich	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
52	Wydział Ochrony Środowiska	ul. Starzyńskiego 3-4, Szczecin 70-506
53	Wydział Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich	ul. Starzyńskiego 1, Szczecin 70-506
54	Wydział Rolnictwa i Rybactwa	ul. Starzyńskiego 3-4, Szczecin 70-506
55	Wydział Społeczeństwa Informacyjnego i Informatyki	ul. Wyszyńskiego 30, Szczecin 70-203
56	Wydział Turystyki Gospodarki i Promocji	Pl. Hołdu Pruskiego 8, Szczecin 70-550
57	Wydział Wdział Regionalnego Programu Operacyjnego	ul. Wyszyńskiego 30, Szczecin 70-203
58	Wydział Współpracy Społecznej	ul. Starzyńskiego 3-4, Szczecin 70-506
59	Wydział Współpracy Terytorialnej	ul. Piłsudskiego 40-42, Szczecin 70-421
60	Wydział Zdrowia	ul. Starzyńskiego 3-4, Szczecin 70-506
61	Wydział Zarządzania Strategicznego	ul. Wyszyńskiego 30, Szczecin 70-203
62	Zewnętrzna Kancelaria Prawna	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540
63	Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego	ul. Korsarzy 34, Szczecin 70-540

Tablica 9.20 Lista urzędów w Szczecinie.

Placówki służby zdrowia		
Lp.	Nazwa	Adres
1	Zachodniopomorskie Centrum Onkologii	ul. Strzałkowska 22, 71-730 Szczecin
2	Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny nr 1 im. Prof. Tadeusza Sokołowskiego	ul. Unii Lubelskiej 1, 71-252 Szczecin
3	Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony	ul. Arkońska 4, 71-455 Szczecin
4	Specjalistyczny SPZOZ nad Dzieckiem i Młodzieżą	ul. Św. Wojciecha 7, 70-410 Szczecin
5	Specjalistyczny Szpital im. Prof. A Sokołowskiego	ul. Sokołowskiego 11, 70-891 Szczecin
6	Szpital Miejski im. Św. Karola Boromeusza w Szczecinie SPZOZ	al. Wyzwolenia 52, 71-586 Szczecin
7	109 Szpital Wojskowy z Przychodnią SPZOZ	ul. Ks. Piotra Skargi 9-11, 70-965 Szczecin
8	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny Leczenia Gruźlicy i Chorób Płuc Samodzielnego Publicznego Wojewódzkiego Zakładu Gruźlicy i Chorób Płuc	ul. Janosika 1/3, 71-424 Szczecin
9	Zdroje SPSZOZ	ul. Mączna 4, 70-780 Szczecin
10	Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej Zarządu Służby Zdrowia MSWiA	ul. Jagiellońska 44, 70-382 Szczecin
11	Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Szczecinie. SPZOZ w Szczecinie	al. Wojska Polskiego 80/82, 70-482 Szczecin
12	NZOZ Przychodnia Medycyny Rodzinnej S.J. w Szczecinie	ul. Kałubka 10-11, 71-521 Szczecin
13	NZOZ Starzyński	ul. Starzyńskiego 2, 70-506 Szczecin
14	Porta Medyk Sp. z o.o. "Przychodnia Stoczniowa"	ul. Dubois 27, 71-610 Szczecin
15	Zespół Wojewódzkich Przychodni Specjalistycznych	ul. Piłsudskiego 40/42, 70-952 Szczecin
16	Medicus. Spółdzielnia pracy lekarzy specjalistów	Plac Zwycięstwa 1, 70-233 Szczecin

Tablica 9.21 Lista placówek służby zdrowia w Szczecinie.





ZAKŁADY PRACY				
Lp.	NAZWA	ADRES	LICZBA ZATRUDNIONYCH	GRUPA
1	Energopol Szczecin S.A.	ul. Św. Floriana 9/13	1041	4
2	Polska Żegluga Morska	Pl. Rodła 8	183	1
3	Drobimex Sp. Z.o.o.	ul. Kniewska 6	701	3
4	Szczecińska Energetyka ciepła Sp. z o.o.	ul. Wielkopolska 45	1180	4
5	LIMA	ul. Łady 14	340	2
6	Oktan Energy VL Service	ul. Hryniewskiego 1	378	2
7	Yara Poland	ul. Malczewskiego 26	562	2
8	Joker	ul. Rydla 51	816	3
9	Arcturus	ul. Chmielewskiego 22	857	3
10	Farutex	ul. Jesienna 4, ul. Kniewska 2H, ul. Waryńskiego 4a	893	3
11	Ship Service	ul. Tama Pomorzańska 1	1060	4
12	PCC Gryf	ul. Władysława IV 9B	1261	4
13	PHU D. Bobryk	ul. Milczańska 31d	1281	4
14	SGI	ul. Zbożowa 4	1684	5
15	Fosfan	ul. Nad Odrą 44	1876	6
16	BONDI	ul. Jana z Kolna 21b	1971	6
17	Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A.	ul. Ludowa 13, 71 - 700 Szczecin	b.d.	6

Tablica 9.22 Lista największych zakładów pracy w Szczecinie. Skala przynależności do danej grupy wg tablicy 9.23

Liczba zatrudnionych			
Grupa 1		<	200
Grupa 2	200	÷	600
Grupa 3	600	÷	1000
Grupa 4	1000	÷	1400
Grupa 5	1400	÷	1800
Grupa 6	1800	<	

Tablica 9.23 Skala przynależności do danej grupy dla zakładów pracy.

Szkoły publiczne, których organem prowadzącym nie jest Miasto Szczecin						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr	Liczba uczniów	GRUPA
1	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Wojewódzka Szkoła Policealna dla Młodzieży w Szczecinie	WŁADYSŁAWA BRONIEWSKIEGO	9	371	2
2	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Wojewódzka Szkoła Policealna dla Dorosłych w Szczecinie	WŁADYSŁAWA BRONIEWSKIEGO	9	125	
3	Szkoła podstawowa	Publiczna Szkoła Podstawowa "Na Głębokiem"	Jaworowa	41	228	1
4	Szkoła podstawowa	Katolicka Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II	Skalista	24	212	1
5	Liceum ogólnokształcące	Katolickie Liceum Ogólnokształcące	Wojska Polskiego	76	182	1





Szkoły publiczne, których organem prowadzącym nie jest Miasto Szczecin						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr	Liczba uczniów	GRUPA
6	Zasadnicza szkoła zawodowa	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Wojewódzkiego Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Szczecinie	Plac Jana Kilińskiego	3	231	1
7	Gimnazjum	Katolickie Gimnazjum	pl.św. Ottona	1a	245	1
8	Sześćioletnia ogólnokształcąca szkoła muzyczna II stopnia	Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna II Stopnia	Staromłyńska	13	110	1
9	Czteroletnie liceum plastyczne	Liceum Plastyczne im. Constantina Brancusi w Szczecinie	Kurkowa	1	145	1
10	Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa 75	Modra	11	6	1
11	Gimnazjum	Gimnazjum 41	Modra	11	14	
12	Zasadnicza szkoła zawodowa	ZSZ 20	Modra	11	6	

Tablica 9.24 Lista pozostałych szkół których organem prowadzącym nie jest Miasto Szczecin. Skala przynależności do danej grup wg tablicy 9.5

Edukacyjne placówki niepubliczne						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr lok.	Liczba uczniów	Grupa
1	Przedszkole	Tęczowa Kraina	Mickiewicza	49	56	1
2	Punkt przedszkolny	Centrum Edukacji Montessori Magnolia	Zaściankowa	46	25	1
3	Przedszkole	PRZEDSZKOLE NIEPUBLICZNE JĘZYKOWO - MATEMATYCZNE DANUTA GORALSKA	TOMASZOWSKA	2A	84	1
4	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne "Calineczka"	Monte Cassino	31	49	1
5	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne NUTKA	Jasna	103 B	84	1
6	Punkt przedszkolny	Niepubliczny Punkt Przedszkolny ABC	NAUCZYCIELSKA	3	17	1
7	Gimnazjum	Gimnazjum Specjalne im. Św. Brata Alberta w Młodzieżowym Ośrodku Socjoterapii im. Św. Brata Alberta	Świerkowa	7	45	1
8	Przedszkole	Przedszkole "Przyjaciele"	Ks.Warcisława 8A	1-2	21	1
9	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne Literackie Iwona Przybycień	Podhalańska	5/6	86	1
10	Przedszkole	Domowe Przedszkole	Noakowskiego	64	32	1
11	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne Sportowo-Językowe Zielony Mis Jolanta Daniek	Al. Wojska Polskiego	123	63	1
12	Przedszkole	Integracyjne Przedszkole Zdrowia	Monte Cassino	23c i 16/2	103	1
13	Przedszkole	Przedszkole Pod Muchomorkiem	Dworska	54	63	1
14	Przedszkole	Przedszkole Językowe "Mądra Główka"	Brązowa	2	38	1
15	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne Artystyczno-Językowe "Nasza Bajka" Małgorzata Błasziewicz	Al. Wojska Polskiego	211	131	1
16	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne Uśmiech	Jasna	113	115	1
17	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne "Liwena"	Wojska Polskiego	85	91	1
18	Przedszkole	Niepubliczne Przedszkole "Niezapominajka" w Szczecinie	Zabużańska	44	85	1
19	Punkt przedszkolny	Punkt Przedszkolny dla Dzieci z Autyzmem "Słoneczna Dolina"	Panieńska	46	36	1





Edukacyjne placówki niepubliczne						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr lok.	Liczba uczniów	Grupa
20	Punkt przedszkolny	Stonoga Niepubliczny Punkt Przedszkolny	Poznańska	1 a	28	1
21	Punkt przedszkolny	FIFI LAND	al. Powstańców Wlkp.33	B	17	1
22	Punkt przedszkolny	Niepubliczny Punkt Przedszkolny "GRYFIK" Iwona Dybała	BOŚNIACKA	32	22	1
23	Punkt przedszkolny	Punkt Przedszkolny "Fantazja"	Widokowa	8	10	1
24	Punkt przedszkolny	Niepubliczny Punkt Przedszkolny Arka Noego	Sławomira	9b	17	1
25	Punkt przedszkolny	Punkt Przedszkolny "PTYŚ"	LNIANA	1B	15	1
26	Przedszkole	Przedszkole niepubliczne Kraina Uśmiechu	Różowa 8	U1	36	1
27	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne Happy Świat	Iwaskiewiczza	88	27	1
28	Punkt przedszkolny	Niepubliczny Punkt Przedszkolny "Nasza Bajka" Małgorzata Błaszkievicz	FRONTOWA	1	20	1
29	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Towarzystwa Oświatowego "Edukacja"	Hoża	3	10	1
30	Punkt przedszkolny	Punkt przedszkolny Przedszkolandia	WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH	39	21	1
31	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne "Wyspa Skarbów" Joanna Cichosz	Duńska	102	34	1
32	Liceum ogólnokształcące	Prywatne Liceum Ogólnokształcące "Maxima"	ŻOŁNIERSKA	53	186	1
33	Liceum ogólnokształcące	Prywatne Liceum Ogólnokształcące SCI	Mazowiecka	13	13	1
34	Punkt przedszkolny	Punkt Przedszkolny Frajda	Romantyczna	54/2	20	1
35	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne Krasnal	Dunikowskiego	3	45	1
36	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Studium Florystyczne OMNIA	Wojska Polskiego	63	15	1
37	Gimnazjum	GIMNAZJUM DLA DOROSŁYCH "MAXIMA"	ŻOŁNIERSKA	53	33	1
38	Przedszkole	Szczecin International School Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością - International Kindergarten of Szczecin	Starzyńskiego	3-4	33	1
39	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealne Studium Stylizacji Fryzur	AL. WOJSKA POLSKIEGO	63	30	1
40	Szkoła podstawowa	Prywatna Szkoła Podstawowa Leonarda Piwoni	Piotra Ściegiennego	34/35	278	1
41	Liceum ogólnokształcące	"LEX" Prywatne Zaoczne Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych w Szczecinie	Rydla	49	13	1
42	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne " Twórczej Aktywności Dziecka"	ŚWIERSZCZOWA	14	103	1
43	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealne Studium Zawodowe	Unisławcy	32/33	11	1
44	Liceum ogólnokształcące	"Europejskie" Prywatne Zaoczne Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych w Szczecinie	Rydla	49	86	1





Edukacyjne placówki niepubliczne						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr lok.	Liczba uczniów	Grupa
45	Szkoła podstawowa	Polsko-Amerykańska Prywatna Szkoła Podstawowa	Ks. Piotra Wawrzyniaka	6E	159	1
46	Technikum uzupełniające dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych	Samochodowe Technikum Niepubliczne 3-letnie Uzupełniające	Klonowica	14	38	1
47	Szkoła podstawowa	Katolicka Szkoła Podstawowa im. Świętej Rodziny	Orawska	3a	174	1
48	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Samochodowe Studium Zawodowe w Szczecinie	Klonowica	14	24	1
49	Szkoła podstawowa	Polsko - Niemiecka Szkoła Podstawowa "Nasza Szkoła"	Wawrzyniaka	7	69	1
50	Gimnazjum	"GM" Prywatne Zaoczne Gimnazjum dla Dorosłych w Szczecinie	Rydla	49	93	1
51	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealne Studium Ekonomiczno-Informatyczne MAIUS COLLEGE	Kolumba	86	14	1
52	Liceum ogólnokształcące	TRZYLETNIE LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE DLA DOROSŁYCH ŻAK	WOJSKA POLSKIEGO	29	357	1
53	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	POLICEALNA SZKOŁA CENTRUM NAUKI I BIZNESU ŻAK	WOJSKA POLSKIEGO	29	592	2
54	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	POLICEALNA SZKOŁA PRAWNO-ADMINISTRACYJNA ŻAK	WOJSKA POLSKIEGO	29	139	1
55	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	NIEPUBLICZNA POLICEALNA SZKOŁA ZAWODOWA ŻAK	WOJSKA POLSKIEGO	29	48	1
56	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	POLICEALNE STUDIUM KOSMETYCZNE OMNIA	WOJSKA POLSKIEGO	63	69	1
57	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	POLICEALNA SZKOŁA USŁUG KOSMETYCZNYCH ŻAK	WOJSKA POLSKIEGO	29	246	1
58	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące "Zdroje"	Jabłoniowa	15	16	1
59	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealna Szkoła Morska	Wały Chrobrego	1-2	130	1
60	Liceum ogólnokształcące	Prywatne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	Małkowskiego	12	245	1
61	Liceum ogólnokształcące	1 Prywatne Liceum Ogólnokształcące Leonarda Piwoni	Klonowica	3	107	1
62	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Prywatne Policealne Studium Zawodowe "Zdroje"	Jabłoniowa	15	67	1
63	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	DELTA Szkoła Biznesu Studium Policealne nr 1	Plac Żołnierza Polskiego	5	225	1
64	Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa Towarzystwa Salezjańskiego	Ku Słońcu	124	303	1
65	Gimnazjum	Gimnazjum Towarzystwa Salezjańskiego	Ku Słońcu	124	204	1
66	Zasadnicza szkoła zawodowa	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Towarzystwa Salezjańskiego	Ku Słońcu	124	51	1
67	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące Towarzystwa Salezjańskiego	Ku Słońcu	124	78	1
68	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealna Szkoła TEB Edukacja dla Młodzieży w Szczecinie	Wojska Polskiego	128	249	1
69	Gimnazjum	Gimnazjum Szczecińskiej Fundacji Talent-Promocja-Postęp	Taborowa	7	44	1





Edukacyjne placówki niepubliczne						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr lok.	Liczba uczniów	Grupa
70	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące Szczecińskiej Fundacji Talent-Promocja-Postęp	Taborowa	7	45	1
71	Technikum	Technikum TEB Edukacja w Szczecinie	Wojska Polskiego	128	186	1
72	Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa "Słoneczna"	Rydla	5	68	1
73	Gimnazjum	Gimnazjum SŁONECZNE	Rydla	5	11	1
74	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące TEB Edukacja dla Dorosłych w Szczecinie	Wojska Polskiego	128	42	1
75	Szkoła podstawowa	Spółeczna Szkoła Podstawowa nr 1 Społecznego Towarzystwa Oświatowego	Tomaszowska	1	239	1
76	Gimnazjum	Gimnazjum przy 1 Prywatnym Liceum Ogólnokształcącym	Klonowica	3	83	1
77	Gimnazjum	Gimnazjum Towarzystwa Salezjańskiego im. Dominika Savio	Św. Jana Bosko	1	63	1
78	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące Towarzystwa Salezjańskiego	Św. Jana Bosko	1	43	1
79	Przedszkole	PRZEDSZKOLE JUTRZENKA PREFERUJĄCE ZDROWY I POGODNY STYL ŻYCIA	MAZOWIECKA	2	93	1
80	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealna Szkoła TEB Edukacja	Wojska Polskiego	128	233	1
81	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Niepubliczna Policealna Szkoła TEB Edukacja	Wojska Polskiego	128	75	1
82	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	"Dental Service" Sp. z o.o. Pierwsze Niepubliczne Policealne Studium Medyczne	NIEDZIAŁKOWSKIE GO	25	70	1
83	Liceum ogólnokształcące	Centrum Edukacji "Sukes" Lieum Ogólnokształcące dla Dorosłych	Kingi	2	114	1
84	Technikum	Technikum Zawodowe "Zdroje"	Jabłoniowa	15	101	1
85	Liceum ogólnokształcące	Prywatne Liceum Ogólnokształcące "Zdroje"	Jabłoniowa	15	201	1
86	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	al. Piastów	12	28	1
87	Przedszkole	Przedszkole "TAK"	Broniewskiego 14A/ Duńska 43		115	1
88	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Medyczne Studium Policealne "Zdroje"	Jabłoniowa	15	58	1
89	Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa "TAK"	Broniewskiego	14A	173	1
90	Technikum uzupełniające dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych	Technikum Zawodowe Nr 1 Szczecińskiego Centrum Edukacyjnego	Mieszka Igo	61C	16	1
91	Szkoła podstawowa	NIEPUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA PRIMUS	MONTE CASSINO	27	129	1
92	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Centrum Kształcenia Plejada Szkoła Policealna w Szczecinie	Leszczynowa	11a	39	1
93	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	STUDIUM ODNOWY BIOLOGICZNEJ OMNIA	WOJSKA POLSKIEGO	63	10	1
94	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Gloker Niepubliczne Studium Zawodowe	Jagiellońska	16a/LU4	71	1
95	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Szczecinie	Emilii Plater	20	723	3
96	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealne Studium Farmaceutyczne	Portowa	21	13	1
97	Przedszkole	Językowe Przedszkole Niepubliczne "KIDS"	GENERAŁA ZYGMUNTA BERLINGA	1 D	39	1
98	Punkt przedszkolny	EXPERCIK Punkt Przedszkolny	Morenowa	22	6	1





Edukacyjne placówki niepubliczne						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr lok.	Liczba uczniów	Grupa
99	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Zaoczna Policealna Szkoła Cosinus 1 w Szczecinie	Antosiewicza	2	231	1
100	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Prywatne Medyczne Studium Fizjoterapii	Leszczynowa	11a	456	2
101	Liceum ogólnokształcące	Zaoczne Liceum Ogólnokształcące Cosinus w Szczecinie	Sowińskiego	1	356	1
102	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Szkoła Policealna dla Dorosłych Szczecińskiego Centrum Edukacyjnego	Mieszka I	61c	7	1
103	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Policealne Studium Wizażu OMNIA	Wojska Polskiego	63	24	1
104	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Zaoczna Policealna Szkoła Cosinus w Szczecinie	Antosiewicza	2	400	2
105	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące DELTA	Plac Żołnierza Polskiego	5	34	1
106	Punkt przedszkolny	Ognisko Przedszkolne Towarzystwa Przyjaciół Dzieci w Szczecinie os. Kasztanowe 85	os. Kasztanowe	85	23	1
107	Punkt przedszkolny	Ognisko Przedszkolne TPD w Szczecinie, ul. Kosynierów 16	Kosynierów	16	25	1
108	Punkt przedszkolny	Ognisko Przedszkolne Towarzystwa Przyjaciół Dzieci w Szczecinie ul. Ziemowita 6	Ziemowita	6	14	1
109	Technikum	Technikum Informatyczne SCI	Mazowiecka	13	304	1
110	Przedszkole	NIEPUBLICZNE PRZEDSZKOLE STUMIŁOWY LAS	KRĘTA	5	34	1
111	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne "Promyk"	Grodzka	34a	208	1
112	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Gloker Szkoły Medyczne w Szczecinie	Jagiellońska	16a/LU4	35	1
113	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Prywatne Medyczne Studium Terapii Zajęciowej	Leszczynowa	11a	94	1
114	Liceum ogólnokształcące	Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	Leszczynowa	11a	142	1
115	Liceum ogólnokształcące	PRYWATNE LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE DLA DOROSŁYCH PRZY CENTRUM EDUKACYJNYM "OMNIBUS"	BRODNICKA	10	18	1
116	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Prywatne Policealne Studium Zawodowe przy Centrum Edukacyjnym "Omnibus"	Brodnicka	10	51	1
117	Punkt przedszkolny	Punkt Przedszkolny "Tęczowa Łąka"	zaleskiego	31/1	11	1
118	Szkoła podstawowa	Szczecin International School - Szkoła Podstawowa	bt. Królowej Jadwigi	27,28	80	1
119	Gimnazjum	Szczecin International School - Gimnazjum	bt. Królowej Jadwigi	27,28	32	1
120	Liceum ogólnokształcące	Szczecin International School - Liceum Ogólnokształcące	bt. Królowej Jadwigi	27,28	24	1
121	Punkt przedszkolny	Integracyjny Punkt Przedszkolny Iskierka	Bolesława Śmiałego	47/2	30	1
122	Punkt przedszkolny	Niepubliczny Punkt Przedszkolny NUTKA	Kostki Napierskiego	50u	24	1
123	Technikum	Technikum DELTA	Plac Żołnierza Polskiego	5	201	1
124	Punkt przedszkolny	Akademia Małego Odkrywcy	Tarniny	1	15	1
125	Liceum ogólnokształcące	Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych "SAMOCHODOWE" w Szczecinie	Klonowica	14	13	1
126	Liceum ogólnokształcące	Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych EDICUS w Szczecinie	Sikorskiego	6/2	120	1
127	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Szkoła Policealna EDICUS w Szczecinie	Sikorskiego	6/2	70	1
128	Punkt przedszkolny	Edukacyjny Punkt Przedszkolny	Jagiełły	11/2	19	1
129	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Szkoła Policealna dla Dorosłych "PROEDU" w Szczecinie	Niemierzyńska	17	50	1
130	Punkt przedszkolny	Niepubliczny Punkt Przedszkolny Akademia Pana Droзда	Drozdowa	60a	4	1
131	Liceum ogólnokształcące	AP Edukacja Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Szczecinie	WOJSKA POLSKIEGO	31/3	59	1
132	Przedszkole	Niepubliczne Przedszkole "Bystrzaki"	Monte Cassino	18a\20	30	1
133	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Szkoła Policealna Studium Pracowników Medycznych i Społecznych	Św. Jana Bosko	1	25	1
134	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	AP Edukacja Policealna Szkoła Zawodowa w Szczecinie	WOJSKA POLSKIEGO	31/3	87	1





Edukacyjne placówki niepubliczne						
Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Ulica	Nr lok.	Liczba uczniów	Grupa
135	Przedszkole	Przedszkole Niepubliczne "AKADEMIA UŚMIECHU"	Kwiatowa	12	17	1
136	Szkoła podstawowa	Pierwsza Szkoła Podstawowa Montessori Bona Ventura w Szczecinie	Św. Jana Bosko	1	15	1
137	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Gloker Niepubliczna Szkoła Policealna	Jagiellońska	16a/LU4	195	11
138	Punkt przedszkolny	Tęczowy Punkt Przedszkolny Marii Biernat	Wieniawskiego	7	48	1
139	Przedszkole	Akademia Małego Europejczyka	Źródlana	37	22	1
140	Przedszkole	Niepubliczne Przedszkole Artystyczno-Językowe "TUPTUŚ"	Młodzieży Polskiej	30	18	1
141	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	Szczecińska Szkoła Florystyczna	Ku Słońcu	124	16	1
142	Przedszkole	Niepubliczne Przedszkole Językowe BUS	Szczecińska	2	32	1
143	Sześćioletnia ogólnokształcąca szkoła muzyczna I stopnia	Prywatna Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I stopnia Leonarda Piwoni	Ściegiennego	34/35	110	1
144	Sześćioletnia ogólnokształcąca szkoła muzyczna II stopnia	Prywatna Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna II st. Leonarda Piwoni	Klonowica	3	6	1

Tablica 9.25 Lista pozostałych niepublicznych placówek edukacyjnych. Skala przynależności do danej grup wg tablicy 9.5

Lp.	Nazwa	Adres
Budynki Uczelni Wyższych w Szczecinie		
1	KU AZS ZUT w Szczecinie	al. Piastów 24, 71-064 Szczecin
2	Regionalne Centrum Innowacji i Transferu Technologii	ul. Jagiellońska 20-21, 70-363 Szczecin
3	Centrum Bioimmobilizacji i Innowacyjnych Materiałów Opakowaniowych	ul. Klemensa Janickiego 35, 71-210 Szczecin
4	Uczelniane Centrum Informatyki	ul. Jagiellońska 20-21, 70-363 Szczecin
5	Akademickie Centrum Informatyki ZUT w Szczecinie	al. Piastów 41, 71-065 Szczecin
6	Akademicki Ośrodek Jeździecki ZUT w Szczecinie	ul. Junacka 21-25, 71-424 Szczecin
7	Budynek Jednostek Międzywydziałowych ZUT w Szczecinie	al. Piastów 48, 70-311 Szczecin
8	Studium Wychowania Fizycznego ZUT w Szczecinie	ul. Tenisowa 33, 71-066 Szczecin
9	Studium Kultury ZUT w Szczecinie	ul. Wyspiańskiego 1, 70-497 Szczecin
Biblioteki w Szczecinie		
10	Biblioteka Główna ZUT w Szczecinie	ul. Ku Słońcu 140, 71-073 Szczecin
11	Biblioteka Główna Akademii Morskiej	ul. Henryka Pobożnego 11, 70-507 Szczecin
12	Biblioteka Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego	al. Powstańców Wielkopolskich 20, 70-110 Szczecin
13	Książnica Pomorska im. Stanisława Staszica w Szczecinie	ul. Podgórna 15/16, 70-205 Szczecin
14	Książnica Pomorska. Oddział I	Plac Matki Teresy z Kalkuty 8, 71-622 Szczecin
15	Miejska Biblioteka Publiczna w Szczecinie	ul. J. Hoene-Wrońskiego 1, 71-302 Szczecin





Lp.	Nazwa	Adres
16	Biblioteka Główna Uniwersytetu Szczecińskiego	ul. Mickiewicza 16, 70-384 Szczecin
17	Biblioteka Instytutu Filologii Germańskiej Uniwersytetu Szczecińskiego	ul. Rycerska 3, 70-537 Szczecin
18	Biblioteka Wydziału Kultury Fizycznej i Promocji Zdrowia Uniwersytetu Szczecińskiego	al. Piastów 40, 71-065 Szczecin
19	Biblioteka Filologii Polskiej i Słowiańskiej Uniwersytetu Szczecińskiego	al. Piastów 41, 71-065 Szczecin
20	Biblioteka Ekonomiczna Uniwersytetu Szczecińskiego	ul. Mickiewicza 66, 71-101 Szczecin
21	Biblioteka Akademickiego Centrum Kształcenia Językowego	ul. Wawrzyniaka 15, 70-392 Szczecin
Obiekty sportowe		
22	Hala Widowiskowo-Sportowa Szczecin Arena	ul. Szafera , 70-953 Szczecin
23	Zespół Obiektów Szczeciński Dom Sportu	ul. Wąska 16, 71-415 Szczecin
24	Miejski Stadion Lekkoatletyczny im. Wiesława Maniaka w Szczecinie	ul. Litewska 20, 71-344 Szczecin
25	Pogoń Szczecin S.A	ul. Karłowicza 28, 71-102 Szczecin

Tablica 9.26 Lista pozostałych obiektów edukacyjnych.

ZESTAWIENIE			
Nr	Węzeł przesiadkowy	liczba odjazdów/godz.	Wielkość węzła (obciążenie)
1	Las Arkoński	12	mały
2	Gumieńce	14	
3	Głębokie	15	
4	Osiedle Bukowe	17	
5	Zdroje Krzyżówka	22	
6	Pomorzany	34	
7	Osiedle Słoneczne	36	
8	Krzekowo	40	średni
9	Dworzec Główny	40	
10	Dąbrowskiego	50	
11	Wernyhory	62	
12	Basen Górniczy	64	
13	Komuny Paryskiej	68	
14	Plac Szarych Szeregów	70	
15	Plac Kościuszki	115	duży
16	Brama Portowa / Zwycięstwa	123	
17	Wyszyńskiego	128	
18	Plac Rodła	129	
19	Kołłątaja	165	

Tablica 9.27 Lista najważniejszych węzłów przesiadkowych z podziałem na wielkość ich obciążenia.

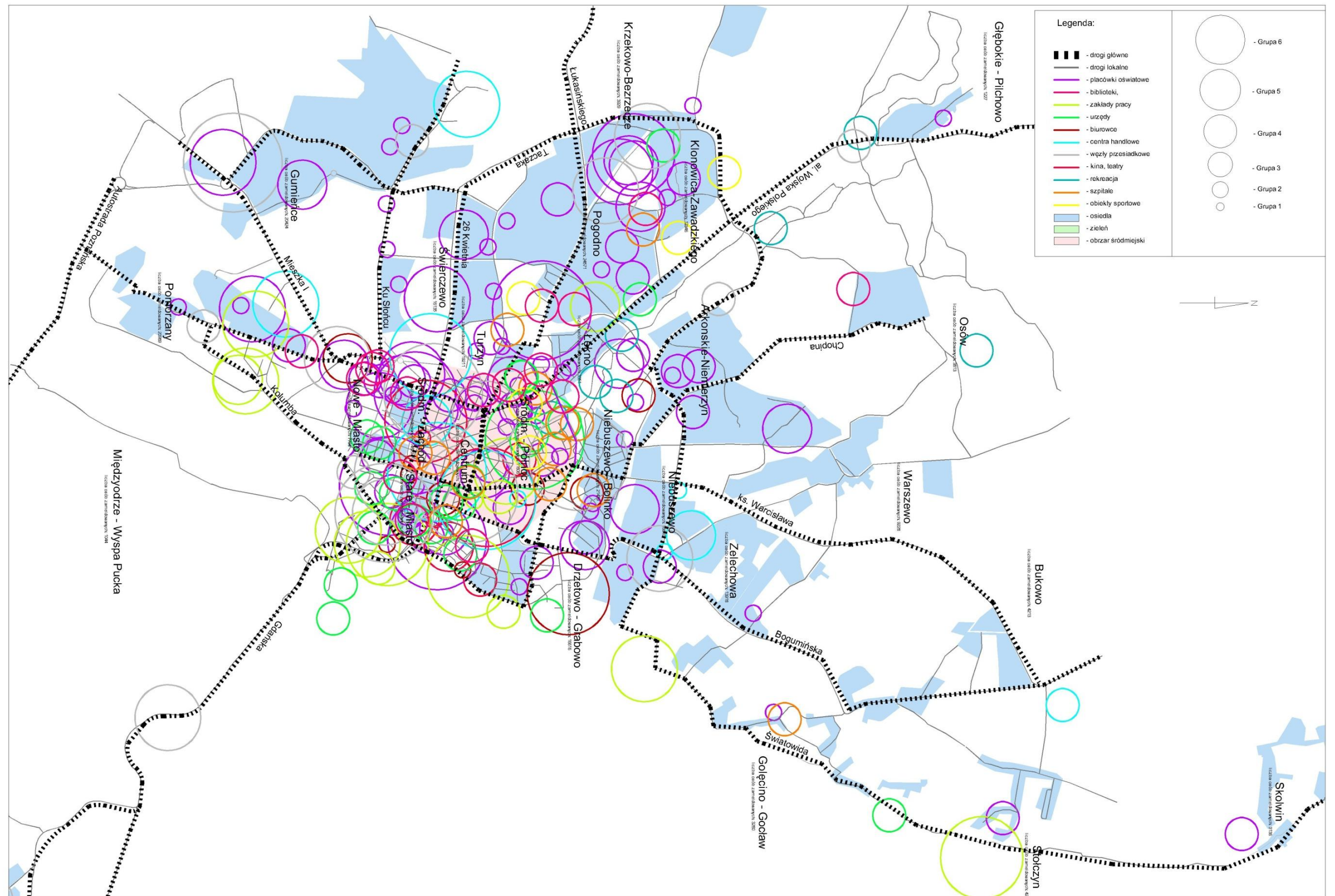




Na podstawie mapy celów i źródeł podróży obszar miasta podzielono na strefy w których występuje podobna liczba celów podróży. Dla lewobrzeża stworzono strefy od A do D, gdzie w strefie A występuje największa liczba celów podróży, natomiast w strefie D zagęszczenie celów i źródeł podróży jest najmniejsze. Dla prawobrzeża stworzono trzy strefy od E do F przy czym w strefie E występuje największa liczba celów podróży a w F najmniejsza. Analizując powstałą mapę celów i źródeł podróży można łatwo zauważyć, że im bardziej zbliżamy się do centrum tym celów podróży potencjalnego rowerzysty jest coraz więcej. System rowerów miejskich, którego stacje rozlokowane są w centrum miasta jest dodatkowym bardzo ważnym generatorem podróży rowerowych. Powyższe fakty będą miały duże znaczenie przy sporządzaniu harmonogramu budowy tras rowerowych w Szczecinie stawiając w hierarchii infrastrukturę w obszarze śródmiejskim bardzo wysoko.

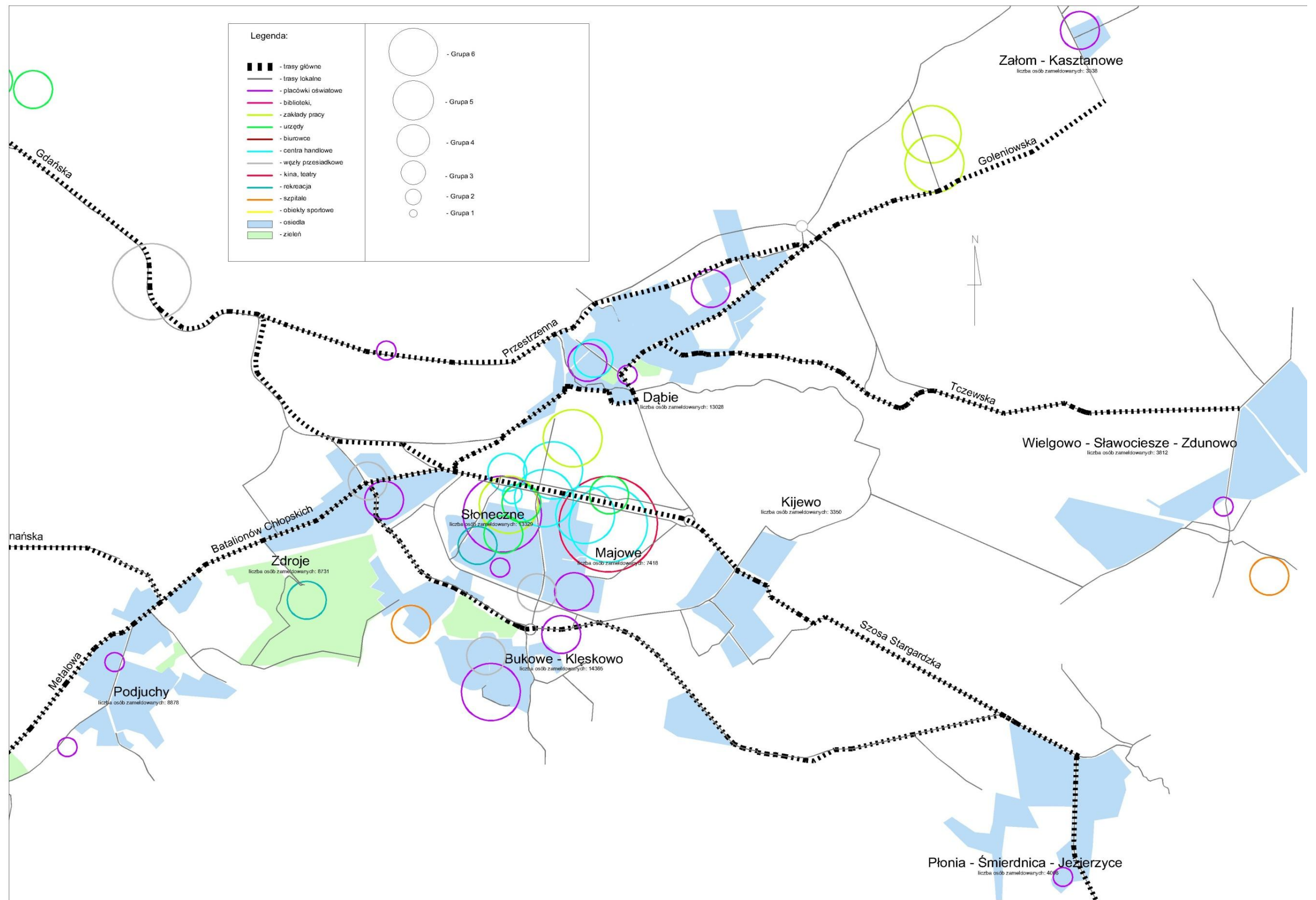


LEWOBRZEŻE





PRAWOBRZEŻE





10. Spotkania z mieszkańcami

W ramach przygotowywania niniejszej dokumentacji przeprowadzono spotkania z mieszkańcami, które odbyło się w 2 etapach. Etap 1 odbył po 3 miesiącach procesu projektowego, etap 2 po 9 miesiącach od dnia podpisania umowy. W każdym z etapów przeprowadzono 8 spotkań z mieszkańcami, 4 spotkania dla Prawobrzeża i 4 dla Lewobrzeża. Miejscami zebrań były szkoły i siedziby rad osiedli, spotkania miały charakter otwarty.

Podczas konsultacji mieszkańcy byli zaznajamiani z rodzajem projektowanej infrastruktury poprzez wstępną prezentację, a następnie trwała dyskusja nad wydrukami mapowymi w skali 1:10000, na której odnotowywane były wszelkie propozycje i potrzeby mieszkańców w zakresie istniejącej i koniecznej do zaprojektowania infrastruktury rowerowej tj. pasów rowerowych dróg rowerowych i parkingów Bike&Ride.

Wszyscy obecni mieszkańcy dostali formularze kontaktowe dzięki czemu przez 30 kolejnych dni po zakończeniu każdego z etapów konsultacji mogli zgłaszać swoje uwagi, pocztą elektroniczną, tradycyjną bądź osobiście w siedzibie biura. Mapy były również udostępnione na stronie internetowej urzędu miasta.

W etapie 2 przedstawiono mieszkańcom bardziej zaawansowane mapy z przebiegami tras rowerowych i lokalizacjami parkingów rowerowych. W tym etapie prezentowana mapa zawierała uwagi mieszkańców zebrane podczas pierwszego etapu konsultacji oraz uwagi od jednostek organizacyjnych Miasta Szczecin wymienionych w pkt. 9 niniejszej dokumentacji. We wszystkich spotkaniach łącznie uczestniczyło ponad 150 osób.

11. Trasy rowerowe

11.1 Główne trasy rowerowe

W Koncepcji systemu głównych i lokalnych tras rowerowych dla miasta Szczecin przedstawiono przebieg siedemnastu tras głównych. Trzy trasy główne zlokalizowano w prawobrzeżnej części Szczecina, jednaście w lewobrzeżnej oraz trzy trasy łączące prawą i lewą część miasta.

Przebieg tras głównych wyznaczono na podstawie sporządzonej wcześniej mapy celów i źródeł podróży (pkt. 9.3). Z uwagi na to, że znaczna część istotnych obiektów zlokalizowana jest w centrum miasta układ tras głównych ma charakter promienisty. Większość tras łączy osiedla zlokalizowane na obrzeżach miasta z jego centrum. Aby umożliwić również komunikację pomiędzy sąsiednimi osiedlami bez konieczności jechania przez centrum zaplanowano także trasy obwodowe (L5, L9, L10).

Trasy główne opisano odpowiednio wielką literą L - oznaczającą trasę zlokalizowaną na Lewobrzeżu, P - Prawobrzeżu i LP - trasę łączącą prawą i lewą część miasta oraz odpowiednio kolejnymi numerami.

- **Trasa główna P1** łączy osiedla Żydowce - Klucz, Podjuchy, Zdroje, Dąbie i Załom - Kasztanowe. Przebieg trasy wyznaczono poprzez ulice Rymarską od granicy administracyjnej miasta Szczecin, Metalową, Batalionów Chłopskich, Gryfińską, Stacyjną, Goleniowską, następnie wzdłuż nasypu kolejowego aż do ulicy Produkcyjnej. Z trasą P1 krzyżują się trasy główne P2, LP1, LP2 oraz LP3.
- **Trasa główna P2** łączy osiedla Zdroje, Bukowe - Klęskowo i Płonia - Smierdnica - Jezierzycze. Przebieg trasy wyznaczono poprzez Szosę Stargardzką od skrzyżowania z ulicą Przyszłości,





wzdłuż nieczynnego nasypu kolejowego do ulicy Dąbskiej, następnie poprzez ulicę Pszenną i Walecznych do ronda Ułanów Podolskich. Z trasą P2 krzyżują się trasy główne P1 i LP1.

- **Trasa główna P3** łączy osiedla Dąbie i Wielgowo - Sławociesze - Zdunowo. Przebieg trasy wyznaczono ulicą Tczewską od skrzyżowania z ulicą Bałtycką, poprzez węzeł autostradowy Szczecin - Dąbie do ulicy Goleniowskiej. Z trasą P3 krzyżuje się trasa główna P1 oraz trasa rekreacyjna wzdłuż rzeki Płoni.
- **Trasa główna LP1** łączy osiedla Płonia - Śmierdnica - Jezierzycy, Kijewo, Majowe, Słoneczne, Zdroje, Dąbie, Międzyodrze - Wyspa Pucka oraz Stare Miasto. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Pyrzycką, od ulicy Topolowej, Przyszłości, Szosą Stargardzką, Zwierzyniecką, Andrzeja Struga, Eskadrową, Gdańską oraz Energetyków do Bulwaru Piastowskiego. Z trasą LP1 krzyżują się trasy główne P1, P2, LP2, L5 i L11.
- **Trasa główna LP2** łączy osiedla Dąbie, Międzyodrze - Wyspa Pucka oraz Stare Miasto. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Notecką od ulicy Goleniowskiej, Szybowcową, Przestrzenną, Gdańską oraz Trasą Zamkową im. Piotra Zaremby do ulicy Jana Matejki. Z trasą LP2 krzyżują się trasy główne P1, LP1, L4 i L5.
- **Trasa główna LP3** łączy osiedla Podjuchy, Międzyodrze - Wyspa Pucka, Pomorzany oraz Gumieńce. Przebieg trasy wyznaczono w całości wzdłuż Autostrady Poznańskiej. Z trasą LP3 krzyżują się trasy główne P1, L5 i L11.
- **Trasa główna L1** łączy osiedla Centrum, Śródmieście - Północ, Łękno, Pogodno, Zawadzkiego - Klonowica oraz Głębokie - Pilchowo. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Zegadłowicza od granicy administracyjnej miasta Szczecin i aleją Wojska Polskiego do placu Zwycięstwa. Z trasą L1 krzyżują się trasy główne L5, L6, L8, L9, L10 oraz dwie trasy rekreacyjne. Wokół jeziora Głębokiego oraz wzdłuż Drogi Siedmiu Młynów.
- **Trasa główna L2** łączy osiedla Nowe Miasto, Centrum, Śródmieście - Północ, Niebuszewo - Bolinko, Arkońskie - Niemierzyn i Osów. Przebieg trasy wyznaczono ulicą 3 Maja od skrzyżowania z ulicą Czarnieckiego, aleją Niepodległości i Wyzwolenia oraz ulicami E. Orzeszkowej, Chopina oraz Chorzowską do ulicy Miodowej. Z trasą L2 krzyżują się trasy główne L4, L5, L6, L8 i L9.
- **Trasa główna L3** łączy osiedla Nowe Miasto, Centrum, Drzetowo - Grabowo, Niebuszewo, Żelechowa, Gołęcin - Gocław i Bukowo. Przebieg trasy wyznaczono ulicą 3 Maja od skrzyżowania z ulicą Czarnieckiego, aleją Niepodległości, przez plac Żołnierza Polskiego, ulicami Jana Matejki, E. Sczanieckiej, Wilczą, Obotrycką, Bogumińską oraz Szosą Polską do granicy administracyjnej miasta Szczecin. Z trasą L4 krzyżują się trasy główne L1, L3, L5, L6, L8 i L9.
- **Trasa główna L4** łączy osiedla Nowe Miasto, Centrum, Śródmieście - Północ, Niebuszewo - Bolinko, Niebuszewo, Warszewo i Bukowo. Przebieg trasy wyznaczono ulicą 3 Maja od skrzyżowania z ulicą Czarnieckiego, aleją Niepodległości i Wyzwolenia oraz ulicami E. Orzeszkowej, Krasińskiego, Warciśława, prof. Królewskiego, Zagórskiego - Ostoi oraz Szosą Polską do granicy administracyjnej miasta Szczecin. Z trasą L3 krzyżują się trasy główne L4, L5, L6, L8 i L9.
- **Trasa główna L5** łączy osiedla Pomorzany, Nowe Miasto, Stare Miasto, Drzetowo - Grabowo, Niebuszewo - Bolinko i Śródmieście - Północ. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Ustowską od skrzyżowania z Autostradą Poznańską, Budziszyńską, Chmielewskiego, Kolumba, przez Bulwar Piastowski, ulicą Jana z Kolna, E. Plater, Staszica, ks. Piotra Skargi do alei Wojska Polskiego. Z trasą L5 krzyżują się trasy główne L2, L3, L4, L7, LP1, LP2 i LP3.
- **Trasa główna L6** łączy osiedla Gumieńce, Pomorzany, Nowe Miasto, Śródmieście - Zachód,





Centrum, Stare Miasto i Drzetowo - Grabowo. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Cukrową od skrzyżowania z Autostradą Poznańską, Mieszka I, aleją Piastów, ulicami Wielkopolską, Malczewskiego oraz Dubois do Łady. Z trasą L6 krzyżują się trasy główne L1, L2, L3, L4, L5, L7, L8 i L10.

- **Trasa główna L7** łączy osiedla Gumieńce, Świerczewo, Nowe Miasto i Pomorzany. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Ku Słońcu od granicy administracyjnej miasta Szczecin, aleją Bohaterów Warszawy i Powstańców Wielkopolskich do ulicy Budziszyńskiej. Z trasą L7 krzyżują się trasy główne L5, L6 i L10.
- **Trasa główna L8** łączy osiedla Krzekowo - Bezrzecze, Pogodno, Turzyn i Centrum. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Łukasińskiego od granicy administracyjnej miasta Szczecin, ulicami Mickiewicza, 5 Lipca oraz Piłsudskiego do ulicy Jana Matejki. Z trasą L8 krzyżują się trasy główne L1, L2, L4, L6 i L9.
- **Trasa główna L9** łączy osiedla Gumieńce, Pogodno, Krzekowo - Bezrzecze, Zawadzkiego - Klonowica, Osów, Arkońskie - Niemierzyn, Niebuszewo - Bolinko, Drzetowo - Grabowo, Żelechowa, Golęcin - Gocław, Stołczyn i Skolwin. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Taczaka od granicy skrzyżowania z ulicą 26 Kwietnia, Bracką, Szeroką, Szafera, Spacerową, Arkońską, Wszystkich Świętych, Przyjaciół Żołnierza, Komuny Paryskiej, Rugiańską, Dębogóorską, Światowida, Nad Odrą oraz Stołczyńską do granicy administracyjnej miasta Szczecin. Z trasą L9 krzyżują się trasy główne L1, L2, L4, L8 i L10.
- **Trasa główna L10** łączy osiedla Gumieńce, Świerczewo, Turzyn, Śródmieście - Zachód i Centrum. Przebieg trasy wyznaczono ulicami Krakowską od ronda Uniwersyteckiego, ulicami Europejską, Derdowskiego, 26 Kwietnia i Krzywoustego do placu Brama Portowa. Z trasą L10 krzyżują się trasy główne L1, L2, L3, L4, L6 i L9.
- **Trasa główna L11** w całości została wyznaczona w osiedlu Międzyodrze - Wyspa Pucka. Przebieg trasy wyznaczono wzdłuż ulicy Dobrej Nadziei. Z trasą L11 krzyżują się trasy główne LP1, LP2 i LP3.

Z uwagi na zróżnicowane wysokościowo ukształtowanie terenu Szczecina w szczególności w północnej jego części niektóre odcinki tras głównych będą miały duże spadki podłużne.

Zgodnie z "Standardami projektowanymi i wykonawczymi systemu rowerowego miasta Szczecin" możliwe są odstępstwa od standardów na które należy uzyskać pozwolenia od Prezydenta Miasta Szczecin lub Pełnomocnika prezydenta ds. rozwoju systemu komunikacji rowerowej. Odstępstwa od Standardów należy poddać pod opinię członków Zespołu do spraw organizacji systemu komunikacji rowerowej miasta Szczecin. W zawiązku z powyższym podczas sporządzania koncepcji organizowane były spotkania z następującymi komórkami opiniującymi koncepcję.

- Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej
- Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska
- Wydziału Inwestycji Miejskich
- Zarządu Dróg i Transportu miejskiego
- Biura Planowania Przestrzennego Miasta
- Biura Strategii
- Zakładu Usług Komunalnych
- Tramwajów Szczecińskich Sp. z o.o.

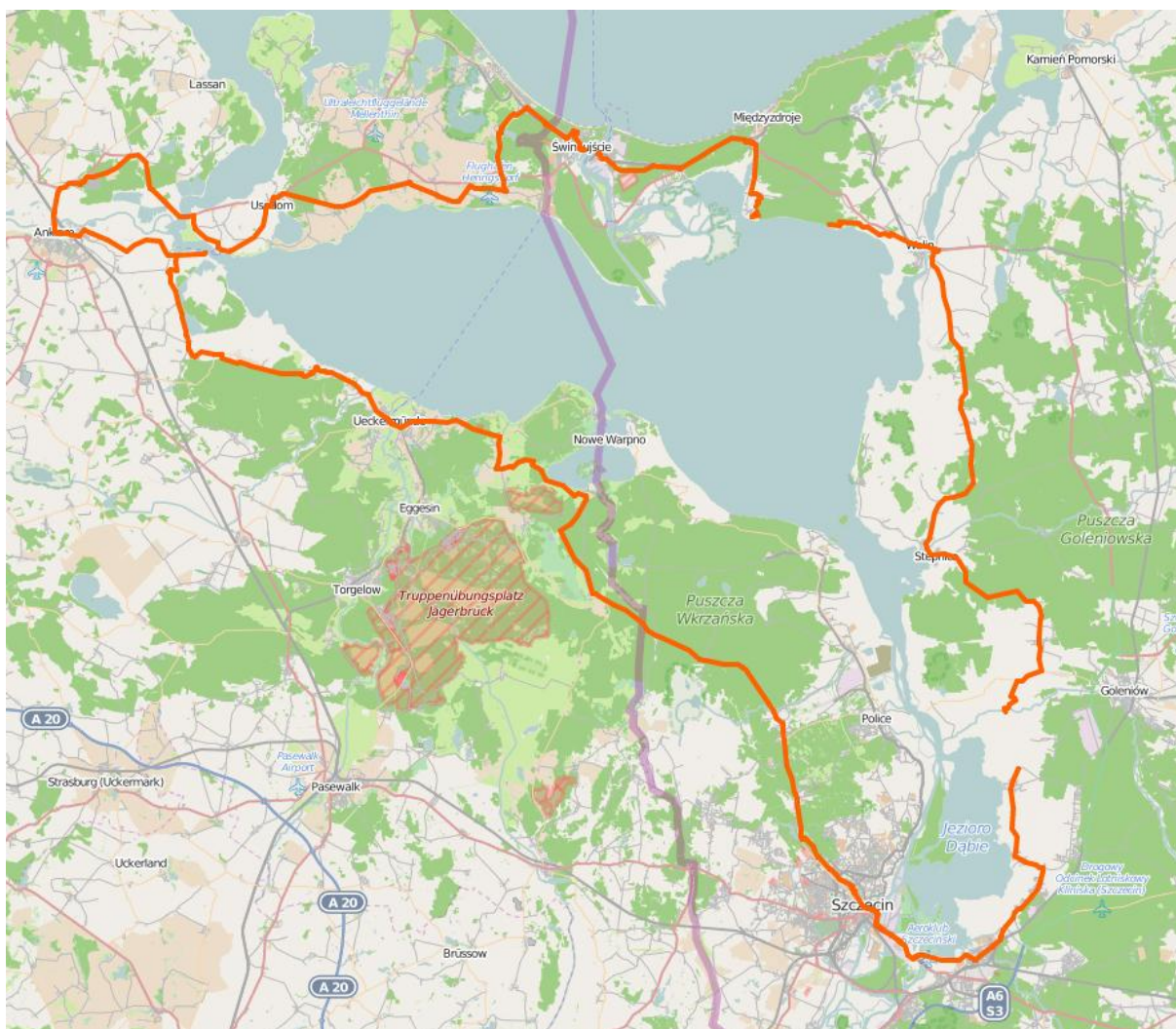




Jednak z uwagi na liczne niemożliwe do przewidzenia na etapie koncepcji kolizje mogące wystąpić podczas projektowania konkretnych tras należy dodatkowo przy planowaniu poszczególnych odcinków sieci dróg rowerowych przeanalizować możliwość wykonania infrastruktury indywidualnie dla każdego rozwiązania.

11.2. Międzynarodowy szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego R - 66

Międzynarodowy szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego R - 66 jest to okrężny szlak rowerowy poprowadzony na terenie Polski oraz Niemiec. Szlak został tak wyznaczony aby podróżujący nim mogli zapoznać się z urozmaiconymi krajobrazami, przyrodą oraz zabytkami położonymi wokół Zalewu Szczecińskiego. Łączna długość szlaku wynosi około 260 km. Początek i koniec szlaku zlokalizowany jest na Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie. Szlak został poprowadzony przez Tanowo, Trzebież, Nowe Warpno, Altwarp - w przypadku braku połączenia promowego wyznaczono wariant przez most na Myśliborze i Rieth, Ueckermünde, Anklam, Usedom, Ahlbeck, Świnoujście, Wapnicę, Wolin, Stepnice, Goleniów i Lubczynę.



Fot. Przebieg Międzynarodowego szlaku rowerowego wokół zalewu Szczecińskiego [źródło: serwis OpenStreetMap]





W granicach administracyjnych miasta Szczecin szlak rowerowy R-66 został poprowadzony od osiedla Załom - Kasztanowe zlokalizowanego w prawobrzeżnej części miasta ulicą Lubczyńską do Goleniowskiej. Następnie ulicami E. Gierczak i Przestrzenną do mostu Cłowego, który łączy lewobrzeżną i prawobrzeżną część miasta, ulicą Gdańską do Trasy Zamkowej im. Piotra Zaremby, przez plac Żołnierza Polskiego i wzdłuż alei Jana Pawła II do Urzędu Miasta Szczecin. Od urzędu miasta wzdłuż placu Jasne Błonia im. Jana Pawła II, ulicą Juliana Fałata wzdłuż parku Kasprowicza, ulicą Poziomkową do Syrenich Stawów oraz Jeziora Goplana do ulicy Miodowej. Ulicą Miodową do alei Wojska Polskiego, a następnie Emila Zegadłowicza do granicy administracyjnej miasta Szczecin.

12. Parkingi rowerowe typu Bike&Ride

12.1. Tabelaryczny spis projektowanych parkingów rowerowych

LEWOBRZEŻE		Nr fotografii/Uwagi
Nr	Lokalizacja	
1	Plac Gałczyńskiego (ul. Ks. Wawrzyniaka)	Fot. 1
2	ul. Kołłątaja	Fot. 2
3	ul. Asnyka	Fot. 3
4	ul. Firlika	Fot. 4
5	Dworzec Morski	Fot. 5
6 a,b	plac Rodła	Fot. 6,7
7	plac Grunwaldzki	Fot. 8
8 a, b	plac Szarych Szeregów	Fot. 9,10
9	ul. 26 Kwietnia/ al. Bohaterów Warszawy	Fot. 11
10	pl. Kościuszki	Fot. 12
11a, b, c	Brama Portowa	Fot. 13, 14, 15
12 a, b	ul. Wyszyńskiego	Fot. 16, 17
13 a, b	ul. Pocztowa	Fot. 18, 19
14	pl. Szyrockiego	Fot. 20
15	ul. Smolańska	Fot. 21
16	ul. Cukrowa	Fot. 22
17 a, b	Rondo Uniwersyteckie	Fot. 23, 24
18	ul. Krakowska	Fot. 25
19	Rondo Gierosa	Fot. 26
20	ul. Kwiatowa	Fot. 27
21	ul. Witkiewicza	Fot. 28
22	ul. Mickiewicza / ul. Łukasińskiego	Fot. 29
23	ul. Żołnierska	Fot. 30
24	ul. Szeroka	Fot. 31
25	Głębokie	Fot. 32
26	ul. Arkońska	Fot. 33
27	Stacja Szczecin Łekno	Fot. 34
28	ul. Wiśniowy Sad	Fot. 35
29	ul. Podbórzańska/Śródleśna	Fot. 36
30	ul. Obotrycka/Komuny Paryskiej	Fot. 37
31	Stacja Szczecin Drzetowo	Fot. 38 Lokalizacja szczegółowa w opracowywanej obecnie Szczecińskiej





LEWOBRZEŻE		Nr fotografii/Uwagi
Nr	Lokalizacja	kolei Metropolitarnej (SKM)
32	Stacja Szczecin Żelechowa	Fot. 39 Lokalizacja szczegółowa w opracowywanej obecnie Szczecińskiej kolei Metropolitarnej (SKM)
33	ul. Wiszesława - zajeznia	Fot. 40
34a, 34b	ul. Lipowa - pętla	Fot. 41, 42
35	Stacja Szczecin Glinki ul. Kolejowa	Fot. 43
36	Stacja Szczecin Skolwin	Brak fotografii. Lokalizacja szczegółowa w opracowywanej obecnie Szczecińskiej kolei Metropolitarnej (SKM)
37	Stacja Szczecin Niebuszewo	Brak fotografii. Lokalizacja szczegółowa w opracowywanej obecnie Szczecińskiej kolei Metropolitarnej (SKM)
38	Dworzec Główny	Brak fotografii. Lokalizacja szczegółowa wg dokumentacji obejmującej przebudowę budynku dworca (obecnie w realizacji)
39	ul. Potulicka	Ulica wraz z pętlą w przebudowie
40	ul. Ku Słońcu - pętla	Brak fotografii. Lokalizacja szczegółowa wg dokumentacji obejmującej przebudowę pętli tramwajowej
41	ul. Szafera	Brak fotografii. Lokalizacja szczegółowa wg dokumentacji obejmującej przebudowę pętli tramwajowej

PRAWOBRZEŻE		Nr fotografii/Uwagi
Nr	Lokalizacja	
42	ul. Rymarska/ Pętla autobusowa	Fot. 44
43	Dworzec PKP Szczecin Podjuchy	Fot. 45
44	ul. Metalowa/ Pętla autobusowa	Fot. 46
45	ul. Kolorowych Domów / Pętla autobusowa	Fot. 47
46	ul. Pyrzycka / Pętla autobusowa	Fot. 48
47	ul. Dąbska/Gwarna / przy przejeździe kolejowym	Fot. 49
48	ul. Zwierzyniecka /Pętla autobusowa Kijewo	Fot. 50
49	ul. Przelotowa/Handlowa / Pętla autobusowa	Fot. 51
50	ul. Lniana /Przystanek SST	Fot. 52
51	ul. Sanatoryjna/ Dworzec PKP Szczecin Zdroje	Fot. 53
52	ul. Łubinowa	Fot. 54
53	ul. Pętla Turkusowa - SST	Brak fotografii. Teren budowy SST
54	ul. Gryfińska	Brak fotografii.
55	ul. Hangarowa/przystanek Lotnisko - SST	Brak fotografii. Teren budowy SST
56a, 56b	ul. Stacyjna/Dworzec Szczecin Dąbie	Fot. 55, 56
57a, 57b	ul. Bałtycka/przystanek Zdunowo/ Dworzec PKP Szczecin Zdunowo	Fot. 57 - lokalizacja 57a Lokalizacja 57b - Brak fotografii. Lokalizacja szczegółowa w opracowywanej obecnie Szczecińskiej kolei Metropolitarnej (SKM)
58	ul. Goplańska/ Pętla autobusowa	Fot. 58
59	ul. Gierczak/Krzywoń	Fot. 59
60	ul. Osiedle kasztanowe - "Ogrody załomiak"	Fot. 60
61	ul. Osiedle kasztanowe - przystanek ZDiTM	Fot. 61





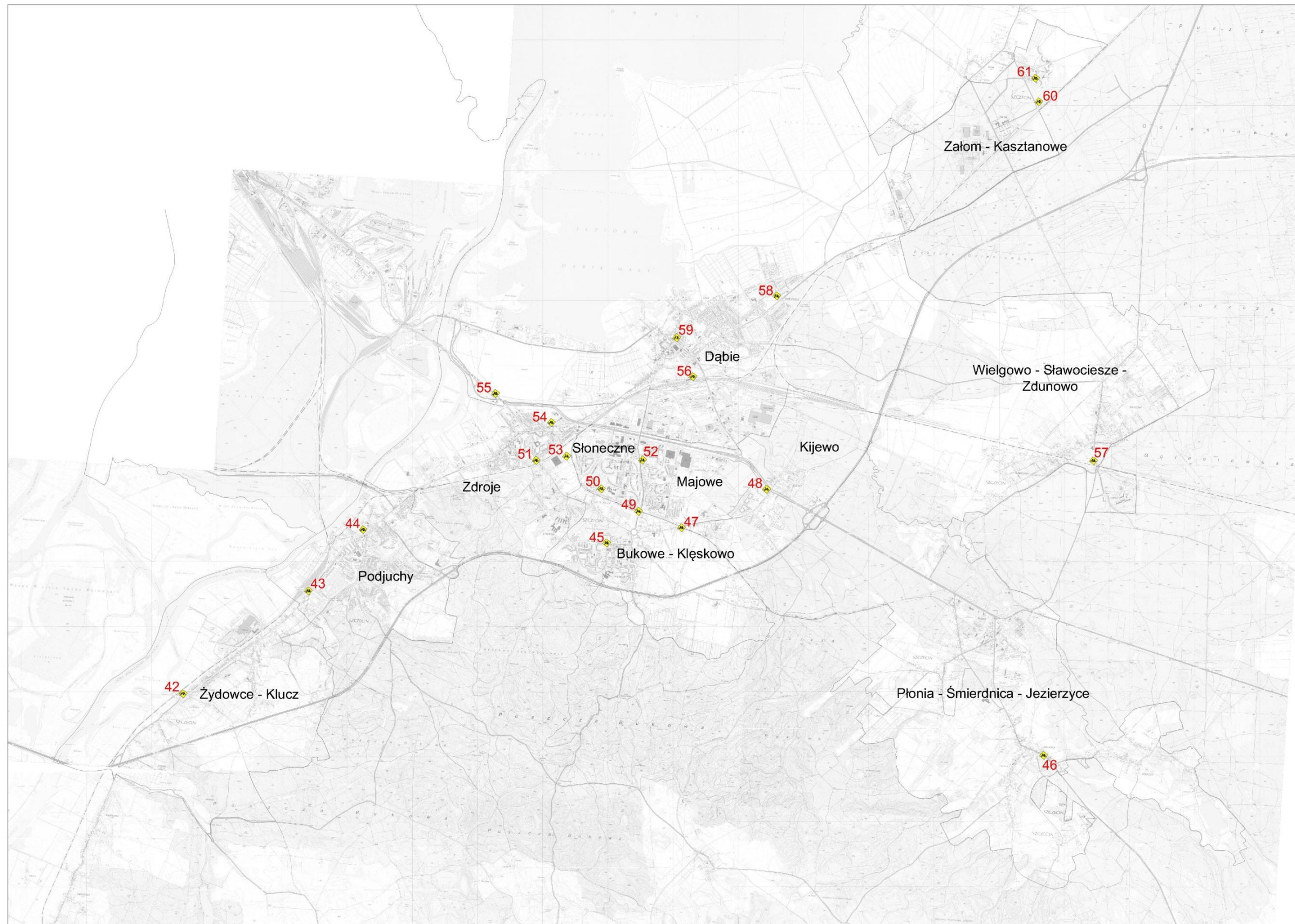
12.2 Lokalizacja parkingów rowerowych w formie graficznej

LEWOBRZEŻE





PRAWOBRZEŻE





12.3 Lokalizacja parkingów rowerowych w terenie w formie fotograficznej



Fot. 1 Bike & Ride nr 1 – Plac Gałczyńskiego



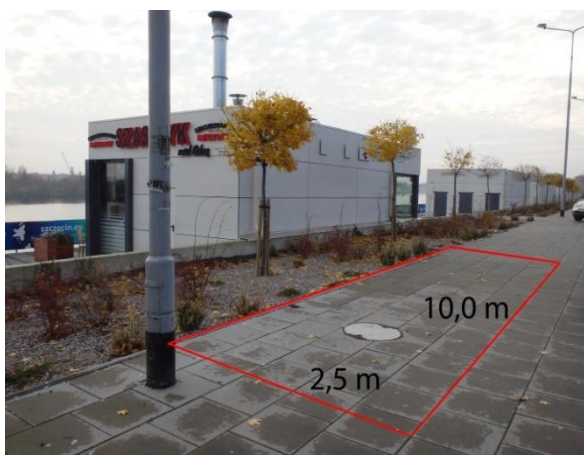
Fot. 2 Bike & Ride nr 2 – ul. Kołłątaja – pętla autobusowa



Fot. 3 Bike & Ride nr 3 – ul. Asnyka, przystanek Niemcewicz



Fot. 4 Bike & Ride nr 4 – ul. Firlika

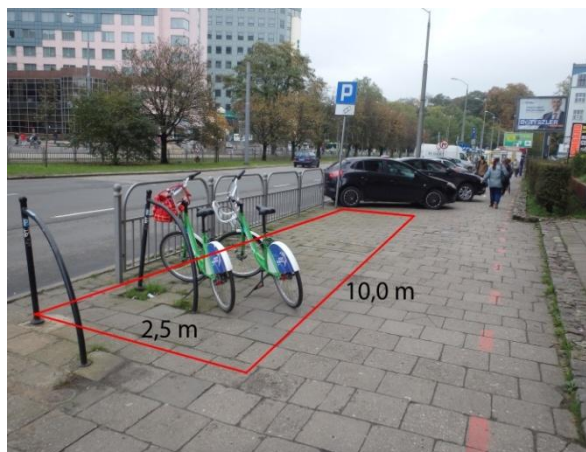


Fot. 5 Bike & Ride nr 5 – Dworzec Morski



Fot. 6 Bike & Ride nr 6 – ul. Piłsudskiego (Plac Rodła)





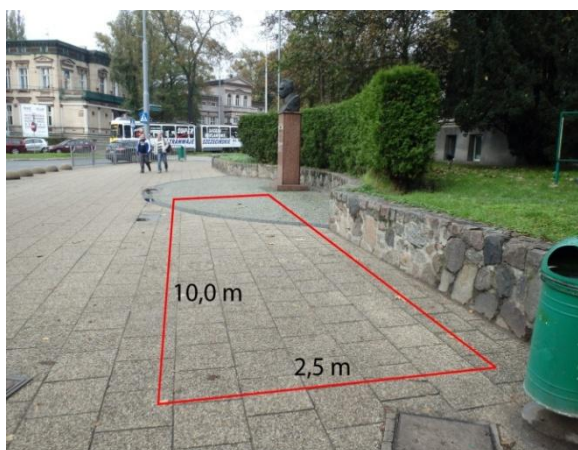
Fot. 7 Bike & Ride nr 7 — ul. Piłsudskiego (Plac Rodła)



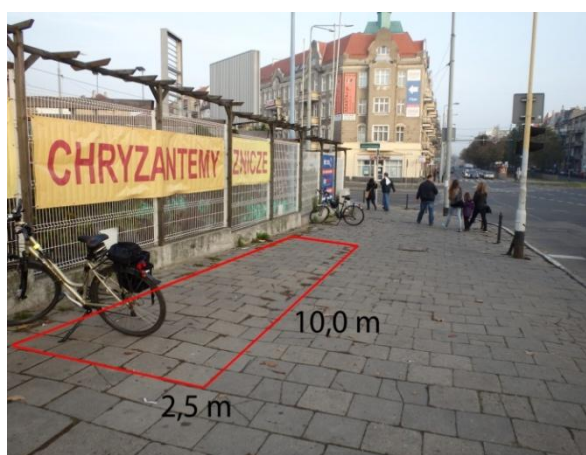
Fot. 8 Bike & Ride nr 8 — Plac Grunwaldzki



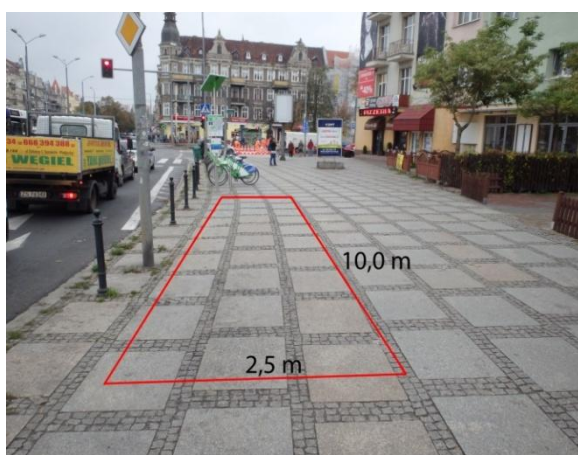
Fot. 9 Bike & Ride nr 8 a — al. Piastów (Plac Szarych Szeregów)



Fot. 10 Bike & Ride nr 8 b — ul. Wielkopolska (Plac Szarych Szeregów)

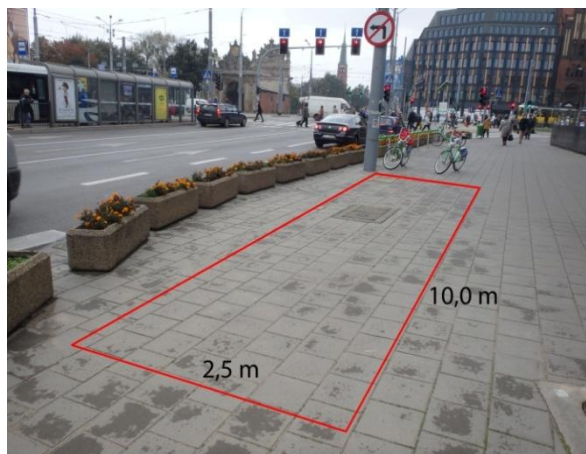


Fot. 11 Bike & Ride nr 9 — ul. 26-go Kwietnia

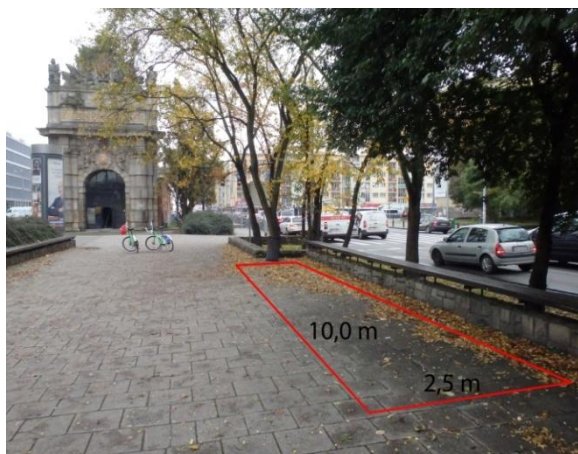


Fot. 12 Bike & Ride nr 10 — ul. Krzywoustego (Plac Kościuszki)





Fot.13 Bike & Ride nr 11 a— ul. Wyszyńskiego (Brama Portowa)



Fot. 14 Bike & Ride nr 11 b — Brama Portowa



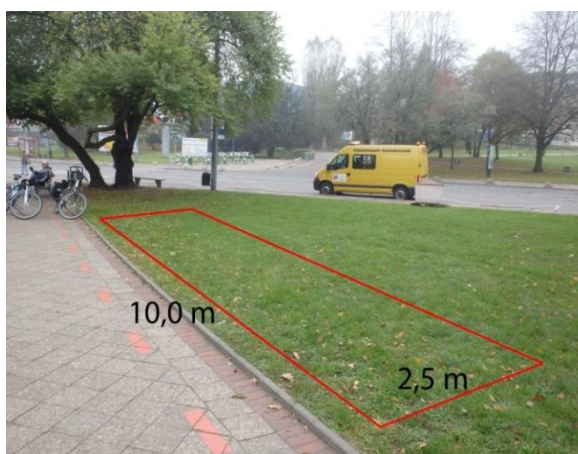
Fot. 15 Bike & Ride nr 11 c— ul. 3 Maja (Brama Portowa)



Fot. 16 Bike & Ride nr 12 a— Nabrzeże Wieleckie

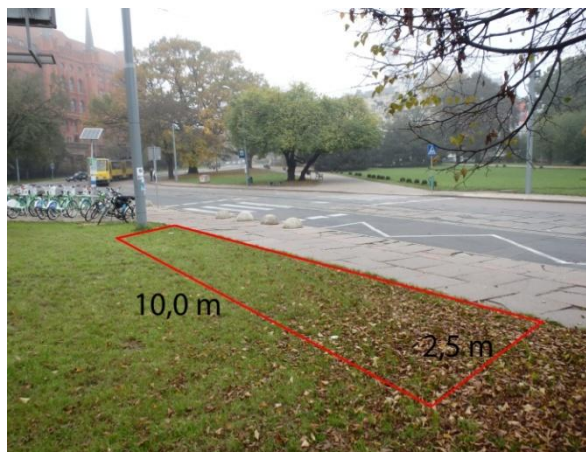


Fot. 17 Bike & Ride nr 12 b— Nabrzeże Wieleckie, przystanek Wyszyńskiego

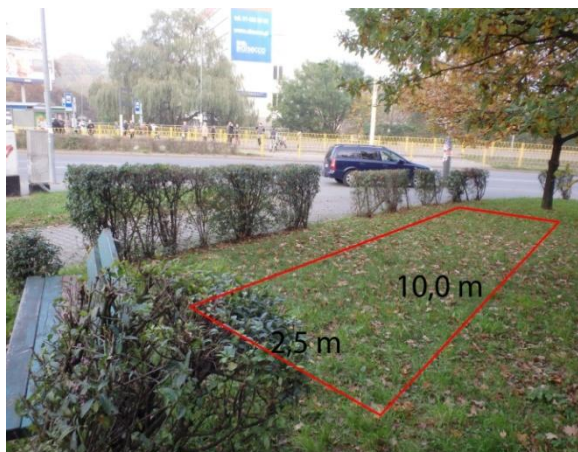


Fot. 18 Bike & Ride nr 13 a — ul. Nowa





Fot. 19 Bike & Ride nr 13 b — ul. Nowa, przystanek Plac Tobrucki



Fot. 20 Bike & Ride nr 14 — al. Powstańców Wielkopolskich (Plac Szyrockiego)



Fot. 21 Bike & Ride nr 15 — ul. Smolańska



Fot. 22 Bike & Ride nr 16 — ul. Cukrowa, przystanek Cukrowa



Fot. 23 Bike & Ride nr 17 a — ul. Cukrowa (Rondo Uniwersyteckie)



Fot. 24 Bike & Ride nr 17 b — ul. Południowa (Rondo Uniwersyteckie)





Fot. 25 Bike & Ride nr 18 — ul. Krakowska, przystanek Poronińska



Fot. 26 Bike & Ride nr 19 — ul. Europejska (Rondo Gierosa)



Fot. 27 Bike & Ride nr 20 — ul. Kwiatowa, pętla Gumieńce



Fot. 28 Bike & Ride nr 21 — ul. Witkiewicza (przystanek Osiedle Kaliny)

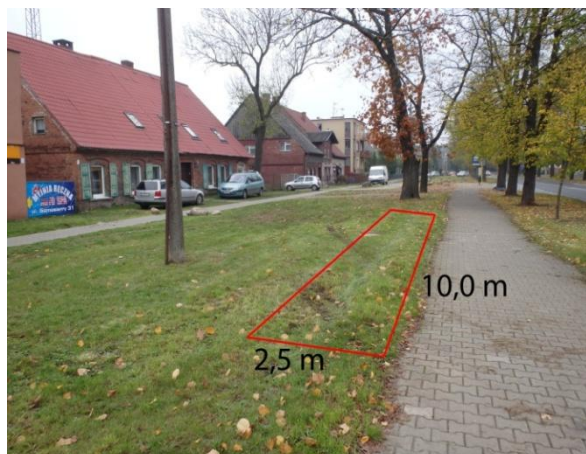


Fot. 29 Bike & Ride nr 22 — ul. Łukasińskiego, przystanek Brzozowski



Fot. 30 Bike & Ride nr 23 — ul. Żołnierska (pętla Krzekowo)





Fot. 31 Bike & Ride nr 24 — ul. Szeroka, przystanek Krzekowo Kościół



Fot. 32 Bike & Ride nr 25 — al. Wojska Polskiego, pętla Głębokie



Fot. 33 Bike & Ride nr 26 — ul. Arkońska, pętla Las Arkoński



Fot. 34 Bike & Ride nr 27 — ul. Jasienicy, przystanek PKP Szczecin Łęko



Fot. 35 Bike & Ride nr 28 — ul. Wiśniowy Sad, pętla Osiedle Arkońskie



Fot. 36 Bike & Ride nr 29 — ul. Podbórzeńska, przystanek Podbórzeńska





Fot. 37 Bike & Ride nr 30 — ul. Obotrycka, przystanek Komuny Paryskiej



Fot. 38 Bike & Ride nr 31—Dworzec PKP Szczecin Drzetowo



Fot. 39 Bike & Ride nr 32 — Dworzec PKP Szczecin Żelechowa



Fot. 40 Bike & Ride nr 33 — ul. Wiszesława, zajezdnia Gołędzin



Fot. 41 Bike & Ride nr 34 a— ul. Lipowa, pętla Gocław



Fot. 42 Bike & Ride nr 34 b — ul. Lipowa, pętla Gocław





Fot. 43 Bike & Ride nr 35 — ul. Kolejowa, Szczecin Glinki



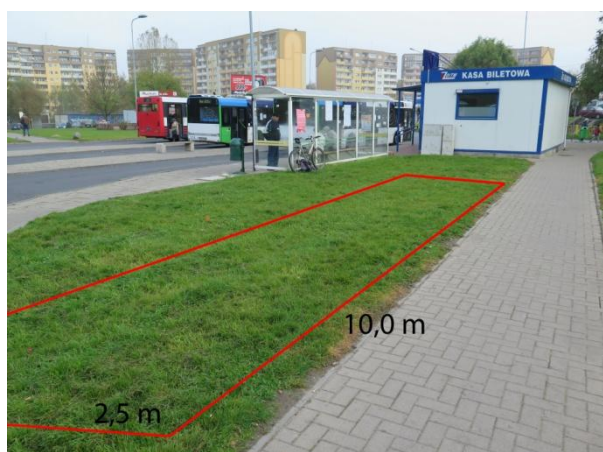
Fot. 44 Bike & Ride nr 42 — ul. Rymarska, pętla Klucz



Fot. 45 Bike & Ride nr 43 — Dworzec PKP Szczecin Podjuchy



Fot. 46 Bike & Ride nr 44 — ul. Metalowa, pętla Podjuchy

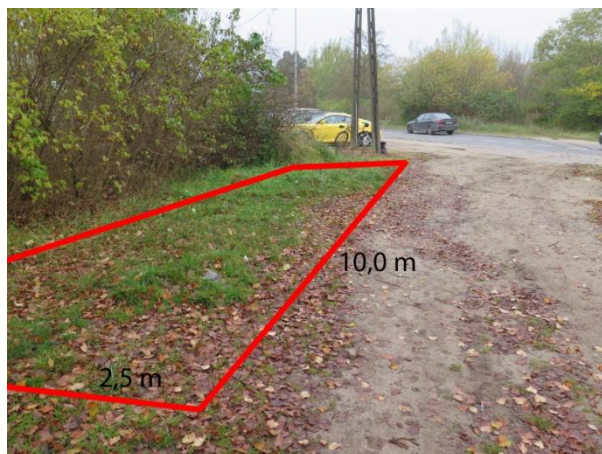


Fot. 47 Bike & Ride nr 45 — ul. Kolorowych Domów, pętla Osiedle Bukowe

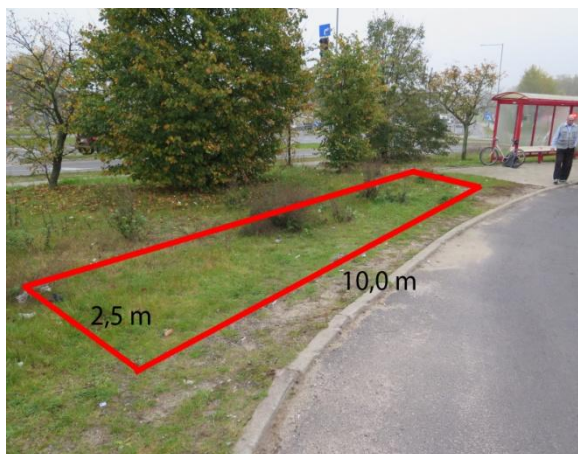


Fot. 48 Bike & Ride nr 46 — ul. Pyrzycka, przystanek Śmierdnica Pętla

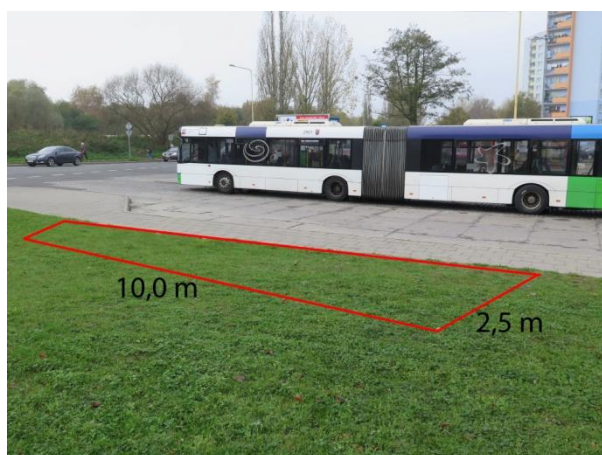




Fot. 49 Bike & Ride nr 47 — ul. Dąbska, przy przejeździe kolejowym



Fot. 50 Bike & Ride nr 48 — ul. Zwierzyniecka, pętla Kijewo



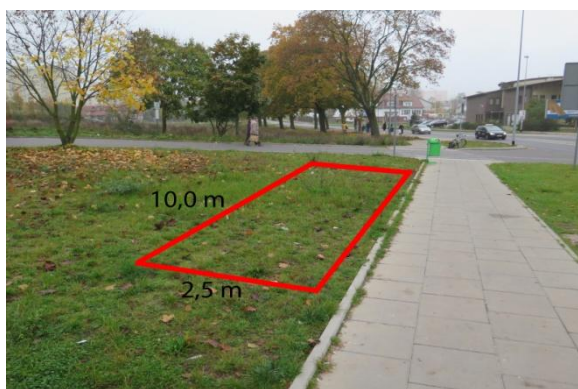
Fot. 51 Bike & Ride nr 49 — ul. Handlowa, pętla Osiedle Słoneczne



Fot. 52 Bike & Ride nr 50 — ul. Lniana, przy przystanku SST

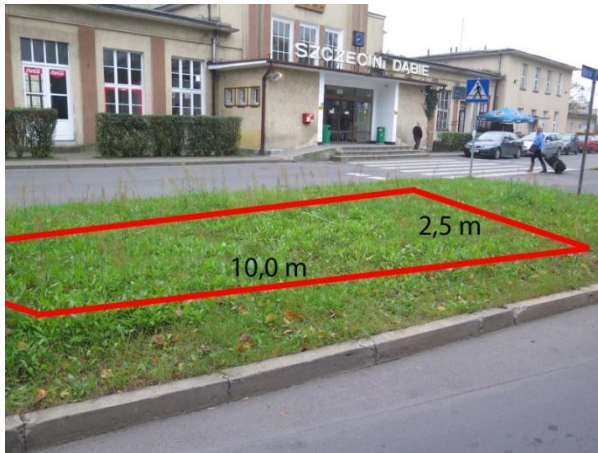


Fot. 53 Bike & Ride nr 51 — ul. Walecznych, Dworzec PKP Szczecin Zdroje

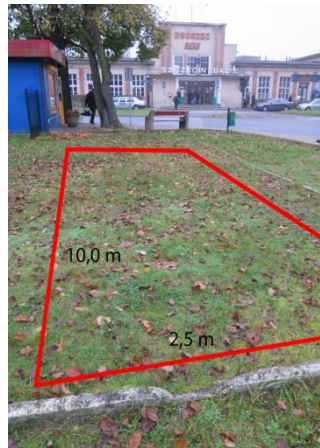


Fot. 54 Bike & Ride nr 52 — ul. Łubinowa





Fot. 55 Bike & Ride nr 56 a — ul. Stacyjna, Dworzec PKP Szczecin Dąbie



Fot. 56 Bike & Ride nr 56 b — ul. Stacyjna, Dworzec PKP Szczecin Dąbie



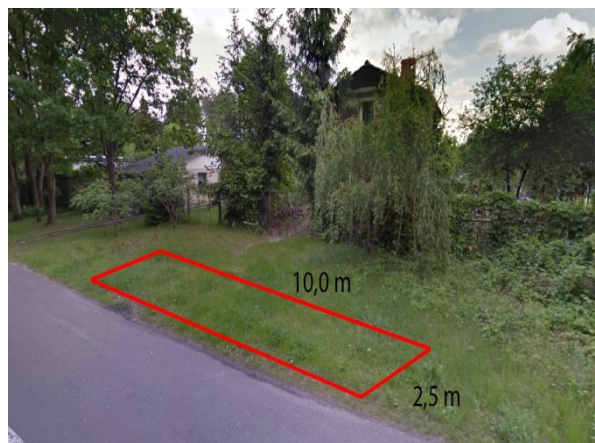
Fot. 57 Bike & Ride nr 57 a — ul. Bałtycka, przystanek Wielgowo



Fot. 59 Bike & Ride nr 58 — ul. Goplańska, pętla Dąbie Osiedle



Fot. 60 Bike & Ride nr 59 — skrzyżowanie ulic E. Gierczak i A. Krzywoń



Fot. 61 Bike & Ride nr 60 — Osiedle Kasztanowe, przystanek Ogrody Załomiak





Fot. 62 Bike & Ride nr 61— Osiedle Kasztanowe
przystanek ZDiTM

