

Polityka transportowa – 4 lata od uchwalenia – ocena efektywności wdrażania oraz potrzebne korekty.

1. WSTĘP

Komitet organizacyjny dzisiejszej konferencji powierzył mi przygotowanie referatu precyzując równocześnie jego temat.

Nie wiem czy jestem najwłaściwszą osobą do dokonania takiej oceny , bowiem do organizacji pozarządowej nie docierają wszystkie informacje na temat działań podejmowanych w tym bardzo szerokim zakresie. Starłem się jednak ocenić postępy wdrażania tej polityki z punktu widzenia przeciętnego szczecinianina , może tylko trochę lepiej niż ten przeciętny pojmującego problemy transportu.

Polityka transportowa dla miasta Szczecin , będąca zarazem załącznikiem nr 18 Strategii Rozwoju Szczecina, została w obecnej postaci przyjęta Uchwałą nr LII/978/06 Rady Miasta Szczecin z dnia 13 marca 2006 r. a więc nie minęło jeszcze 4-lata od jej przyjęcia a jako horyzont czasowy „Polityki” przyjęto w preambule rok 2015. Okres praktycznego jej wdrażania jest zatem dość krótki, co na pewno usprawiedliwić może stosunkowo niewiele sukcesów osiągniętych w tym zakresie.

Wg tejże preambuły „Polityka” jest dokumentem stanowiącym zbiór zasad, celów, priorytetów, proponowanych działań i wskazań do planowania , projektowania, realizacji i administrowania rozwojem transportu. Nie zastępuje dokumentów planistycznych w zakresie transportu i komunikacji w mieście, ale jest z nimi ściśle skorelowana. Ma za zadanie naświetlić kierunki rozwoju transportu w Szczecinie, aby można było uniknąć błędów , jakie w tej dziedzinie popełniono w innych miastach.

Zapisy „Polityki” zgodne są z Polityką Transportową Państwa na lata 2006 – 2025 oraz założeniami „Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 – 2013”. Jest ona też spójna z zapisami „Białej Księgi – Europejskiej Polityki Transportowej 2010 – czas na podjęcie decyzji”, szczególnie w zakresie rozwoju i promocji transportu publicznego oraz ograniczeń dla samochodów prywatnych.

Przy realizacji zadań wynikających z „Polityki” władze Szczecina (cały czas cytuję Preambułę) współpracować będą z administracją rządową, w tym przede wszystkim z Ministerstwem Infrastruktury oraz Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, a także z Wojewodą Zachodniopomorskim, Samorządem Województwa Zachodniopomorskiego , samorządami sąsiednich powiatów i gmin, szczecińskim środowiskiem naukowym i organizacjami pozarządowymi.

2. CELE I ZASADY „POLITYKI” ORAZ KIERUNKI PODEJMOWANYCH DZIAŁAŃ

Aby przedstawić ocenę stanu wdrażania „Polityki” konieczne jest przypomnienie zawartych w niej wytycznych i zaleceń.

Strategicznymi celami „Polityki” są :

- Osiągnięcie standardów miejskich funkcji społeczno – gospodarczych właściwych dla ponadregionalnego centrum ;
- Zróżnicowana, zrównoważona i efektywna gospodarka o dużym potencjale wzrostu ;
- Poprawa jakości życia w mieście ;
- Ochrona oraz wykorzystanie walorów przyrodniczych , rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej.

Zasady działań dla osiągnięcia tych celów są następujące :

- 1) Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego;
- 2) Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na obszarze miasta celów o znaczeniu międzynarodowym , krajowym , regionalnym i ogólnomiejskim ;
- 3) Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych , krajowych i międzynarodowych ;
- 4) Funkcjonowanie strefy płatnego parkowania jako przeciwdziałania nadmiernemu zatłoczeniu śródmieścia pojazdami ;
- 5) Zintegrowane planowanie zrównoważonego rozwoju miasta ;
- 6) Priorytetowe traktowanie rozwoju komunikacji zbiorowej ;
- 7) Minimalizowanie negatywnych skutków rozwoju transportu na zespoły mieszkaniowe oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu na etapie planowania, projektowania i zarządzania komunikacją ;
- 8) Bieżące analizowanie stanu istniejącego, reagowanie na rozwój miasta i aktualizowanie polityki transportowej ;
- 9) Dążenie do poprawy prestiżu i wizerunku miasta.

Kierunki podejmowanych działań wg „Polityki” winny być następujące:

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

Załącznikiem do „Polityki” jest „Wykaz programów realizacyjnych z ogólnym harmonogramem działań” . Zawiera on dwa podstawowe programy :

T.1. „Program rozwoju sieci drogowej oraz poprawy bezpieczeństwa, płynności i jakości ruchu obejmuje następujące projekty :

T.1.1. Projekt „Budowa obwodnic” w tym zadanie : Obwodnica Śródmieścia Szczecina

T.1.2. Projekt „Przebudowa ul. Autostrada Poznańska” (droga krajowa nr 31)

T.1.3. Projekt „Modernizacja miejskiego odcinka drogi nr 10”

T.1.4. Projekt „Budowa i modernizacja głównych miejskich ciągów drogowych”

T.1.5. Projekt „System ścieżek rowerowych”

T.1.6. Projekt „Centralny System Zarządzania Ruchem Drogowym w Mieście”

T.1.7. Projekt „Studium Układu Komunikacyjnego”

T.1.8. Projekt „Studium funkcjonowania i obsługi ruchu lotniczego”

T.2. „Program rozwoju i poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej” obejmuje następujące projekty:

T.2.1. Projekt „Zakup i modernizacja taboru komunikacji miejskiej”

T.2.2. Projekt „Szybki tramwaj”

T.2.3. Projekt „Rozbudowa i modernizacja torowisk, sieci trakcyjnej i systemu

zasilania energetycznego”.

3. OCENA WDRAŻANIA ZASAD I KIERUNKÓW DZIAŁANIA, NAKREŚLONYCH W „POLITYCE”

3.1. Zrównoważony rozwój układu komunikacyjnego miasta w aspekcie jego powiązań z układem zewnętrznym oraz poprawy dostępności najważniejszych źródeł i celów transportu.

3.1.1. Układy drogowe

Prowadzi się lub proponuje szereg przedsięwzięć w tym zakresie, lecz działania te są na ogół cząstkowe, mało spójne, a czasem wręcz pogorszające funkcjonowanie tego układu.

Przykładem tego ostatniego jest modernizacja ul. Krzywoustego, gdzie przy okazji przeprogramowano funkcjonowanie na tym ciągu sygnalizacji świetlnej (m.in. na Pl. Kościuszki) w taki sposób, że ulicą tą wprawdzie przejeżdża się płynnie ale na odcinku Al. Piastów powstają w godzinach szczytu korki od Pl. Kościuszki do ul. Narutowicza i od ul. Narutowicza do Ronda Szyrockiego.

Sytuację tę pogarsza jeszcze niedokończona modernizacja ul. Bohaterów Warszawy, która miała stanowić objazd Pl. Kościuszki, a której jednojezdniowy dwupasmowy odcinek między Rondem Szyrockiego a ul. Ku Słońcu, w powiązaniu z małą przepustowością niezbyt fortunnie usytuowanego Ronda Ojca Siwka skutecznie utrudnia ruch również po tej trasie.

Ważnym elementem układu komunikacyjnego miasta są także połączenia Centrum z Prawobrzeżem w ciągu dróg krajowych A 6, 10 i 31. Jedynie ta pierwsza trasa posiada w pełni poprawne parametry, lecz jest niestety zbyt oddalona od Centrum.

Na pozostałych przeprawach przez Międzyodrze przepustowość jest wykorzystana w pełni tak, że wyłączenie tylko jednego pasa ruchu z powodu awarii lub kolizji pojazdów powoduje powstanie zatorów.

Tymczasem modernizacja Autostrady Poznańskiej (droga nr 31) zakończyła się na razie tylko na wymianie rozpadających się tymczasowych konstrukcji mostowych, natomiast brak kontynuacji w postaci budowy drugiej jezdni na tej trasie oraz jej bezpośredniego połączenia z węzłem Podjuchy na drodze A 6. Nie kontynuuje się także modernizacji ul. Struga (droga nr 10) wraz z dwupoziomym węzłem w rejonie ul. Łubinowej/ Wiosennej, czego odkładanie z uwagi na stale rosnący ruch kołowy będzie skutkować coraz większymi trudnościami realizacyjnymi, a co usprawniłoby ruch na tym ciągu.

Obwodnica śródmiejska realizowana jest zbyt opieszale, a zupełnie znikł z informacji medialnych temat obwodnicy zachodniej z przeprawą w rejonie Polic, łączącej autostradę A 6 z Policami i Goleniowem. Ten ostatni problem zniknie może zresztą niedługo samoistnie jeśli przestanie funkcjonować jedyny czynny jeszcze duży zakład przemysłowy na północy Szczecina tj. Zakłady Chemiczne „Police”, na co się zanoszą, aczkolwiek obwodnica zachodnia usprawniłaby ruch z Niemiec w kierunku zarówno Świnoujścia, jak też przez Goleniów do Koszalina, Słupska i Trójmiasta.

Odrębnym problemem jest dojazd drogowy do portu szczecińskiego, który w coraz większym zakresie przekształca się w port drobnicowy, obsługiwany głównie dużymi ciężarówkami.

Uruchomienie terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim oraz spodziewane zainwestowanie przyległych terenów zwiększy niewątpliwie ruch

tych ciężarówek. Tymczasem port dostępny jest obecnie (pomijając nabrzeża na północy miasta o stosunkowo niewielkich zdolnościach przeładunkowych) tylko od ul. Gdańskiej.

Jadące drogą S-3, czyli najważniejszym ciągiem dowozu towarów dla portu, duże ciężarówki muszą korzystać z głównych miejskich ciągów komunikacyjnych zwiększając dodatkowo duże i bez tego ich zatłoczenie.

Z węzła Klucz, który jest końcem drogi S-3, TIRY mogą dojechać do Portu albo kierując się autostradą A 6 do węzła Kijewo i dalej ul. Struga i Gdańską, lub do węzła Podjuchy i stamtąd Autostradą Poznańską (po jej modernizacji), ul. Mieszka I, Piastów i przez Bramę Portową do ul. Energetyków lub autostradą A 6 do węzła Kołbaskowo, dalej drogą nr 13 i ul. Mieszka I do ul. Energetyków jak w poprzednim wariantcie. Długość odcinka od węzła Klucz do wjazdu na tereny portowe wynosi 21 – 23 km.

Tymczasem zupełnie znikł z wizji planistycznych odcinek drogi, znajdujący się już w planie zagospodarowania przestrzennego miasta z lat 70 – tych, łączący bezpośrednio węzeł Klucz przez Międzyodrze z ul. Hryniewieckiego o długości 9 km, a więc 2,5 – krotnie mniejszej niż trasy obecnie dostępne.

W okresie planowania budowy drogi S 3 odcinek ten mógł być przecież do niej włączony jako jej naturalny początek lub koniec, przez co zyskałby możliwość sfinansowania z budżetu. Sądzę, że podobne możliwości istnieją jeszcze w chwili obecnej, czego przykładem przekwalifikowanie drogi z Łunowa przez Karsibór do Świnoujścia i granicy niemieckiej na drogę krajową nr 93.

Należałoby w tej mierze brać przykład zarówno z Gdańska, gdzie doprowadzono do rozwojowych wschodnich rejonów portu trasę drogową ul. Sucharskiego z bezkolizyjnym odgałęzieniem od drogi krajowej nr 7 oraz dużym mostem nad Martwą Wisłą (a niedługo zyska ona też połączenie z przewidzianą do realizacji południową obwodnicą Gdańska), jak też z Gdyni, gdzie port uzyskał niedawno bezkolizyjne połączenie z obwodnicą Trójmiasta.

3.1.2. Układy kolejowe

Na skutek spadku przeładunków towarów masowych w porcie (również Świnoujskim) powstały w układach komunikacji kolejowej jeszcze rezerwy zdolności przewozowej i w tym zakresie nie ma na najbliższy okres potrzeb inwestowania w obrębie węzła szczecińskiego.

Kolej przewiduje modernizację obu głównych ciągów przewozowych, przechodzących przez Szczecin, tj. linii E-59 (z europejskiego układu AGC) Poznań – Szczecin – Świnoujście, przeznaczonej głównie dla ruchu pasażerskiego oraz linii CE-59 (z europejskiego układu AGTC) przeznaczonej głównie dla ruchu towarowego, w tym transportu kombinowanego.

Natomiast nie przewiduje się w bliskim horyzoncie czasowym modernizacji szczecińskiego węzła kolejowego, o co należałoby zabiegać.

Współczesne standardy prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich oprócz komfortu podróży wymagają również dużej częstotliwości kursowania pociągów, zarówno w ruchu dalekim (międzynarodowym, międzyregionalnym) jak też regionalnym a zwłaszcza aglomeracyjnym.

Całość tego ruchu w układzie węzła koncentrować się będzie na odcinku Szczecin Dąbie – Szczecin Zdroje – posterunek odgałęźny Regalica. Dodatkowo odcinek ten będzie obciążony ruchem pociągów towarowych z linii CE 59 w kierunku Świnoujścia.

Zdolność przepustowa 3 – torowego obecnie odcinka Dąbie – Zdroje jest w dużym stopniu wykorzystana i nie posiada wielkich rezerw.

Dlatego też konieczna będzie budowa na w/w odcinku czwartego toru , przedłużenia drugiej pary torów aż do post. odgałęźnego Regalica (gdzie rozdzielają się pociągi jadące w jednym kierunku do Portu Centralnego a w drugim kierunku do Gumieniec i Szczecina Głównego) oraz budowa drugiego toru od rejonu tzw. Widoku do Podjuch .

Innymi elementami niezbędnymi dla zachęcenia pasażerów do podróży koleją, jest dokończenie przerwanej modernizacji stacji Szczecin Główny (przedłużenie obecnego ślepo zakończony tor nr 1 przy peronie nr 2 w kierunku Portu Centralnego) , kontynuacja również przerwanej po I etapie budowy stacji postojowej dla technicznej obsługi składów pasażerskich na Międzyodrze (tzw. Szczecin Zaleskie Łęgi) oraz gruntowna przebudowa budynku dworca Szczecin Główny wraz z jego otoczeniem, w której to kwestii od dawna było bardzo wiele pomysłów i koncepcji. Trzeba byłoby skutecznie promować realizację takiego zamierzenia, najlepiej w systemie partnerstwa publiczno – prywatnego , co przyczyniłoby się do uporządkowania i rozwoju tego rejonu miasta.

Zaniedbaną częścią węzła kolejowego jest linia Szczecin – Trzebież. Wobec spadku przewozów towarowych maleje zainteresowanie nią ze strony zarządcy infrastruktury kolejowej tj. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i linia ta powoli obumiera.

W aspekcie przymiarek do uruchomienia Szczecińskiej Kolei Regionalnej (a może niedługo Metropolitalnej) ,jako elementu zrównoważonego układu komunikacyjnego korzystne byłoby przejęcie tej linii w całości na własność przez miasto. Zyski płynące z wprowadzenia na tę linię ruchu towarowego pokryłyby w dużej mierze koszty jej utrzymania, natomiast ułatwiłoby to integrację SKR z miejskim transportem zbiorowym. Mogłaby to zresztą być forma dwusystemowego tramwaju, którego koncepcję uruchomienia na trasie Trzebież – Szczecin – Gryfino (z wprowadzeniem go w obszarze śródmiejskim na sieć tramwajową) miasto zamierzało zlecić, lecz chyba tego zaniechano.

Obecna wersja „Polityki Transportowej” nie uwzględnia zresztą żadnych działań w zakresie transportu kolejowego, nawet w formie opinii miasta oraz lobbowania na rzecz porządkowania i modernizacji węzła , należałoby więc uzupełnić ją w niezbędnym zakresie.

3.1.3. Powiązania z transportem lotniczym

Głównym portem lotniczym aglomeracji Szczecińskiej jest i pozostanie Goleniów. Z uwagi na znaczną jego odległość od Centrum (około 45 km) istnieje potrzeba zapewnienia szybkiego i niezależnego od warunków pogodowych oraz od ewentualnych zatorów ulicznych połączenia miasta z lotniskiem.

Działania w tym zakresie zostały podjęte w formie wspólnego zlecenia przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego oraz Oddział Regionalny PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Szczecinie „Studium Wykonalności modernizacji linii kolejowej nr 402 Kołobrzeg – Goleniów wraz z budową połączenia kolejowego do Portu Lotniczego w Goleniowie”

Obecnie ma być ogłoszony przetarg na modernizację odcinka Goleniów – Mosty wraz z połączeniem do Portu Lotniczego, czego realizacja pozwoli na uruchomienie pociągów relacji Szczecin – Port Lotniczy.

Pośpiech w przygotowaniu do tej inwestycji spowodował jednak przyjęcie nie do końca najlepszych rozwiązań w sensie eksploatacyjnym . Zgodnie ze „Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego gminy Goleniów” przyjęto odgałęzienie łącznicy do Portu Lotniczego w rejonie Mostów

(dwukierunkowo od strony Goleniowa i Kołobrzegu) z zakończeniem jej czołowo w rejonie Terminalu Lotniczego.

Powoduje to wydłużenie czasu jazdy pociągów relacji Szczecin – Kołobrzeg ze względu na każdorazową potrzebę zmiany kierunku jazdy pociągów oraz niekorzystną geometrię odcinka Goleniów – Mosty , uniemożliwiającą podniesienie prędkości jazdy.

Korzystniejsza byłaby zmiana trasy linii nr 402 z likwidacją obecnego odcinka Mosty – Goleniów, poprowadzeniem jej przez Port Lotniczy i dalej wzdłuż starej drogi nr 6 aż do włączenia na szlaku w linię nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście. Skróciłoby to zarówno odcinek objęty inwestycją, długość całkowitą jazdy pociągów relacji Szczecin – Kołobrzeg , jak też czas jazdy o około 5 minut ze Szczecina do Portu Lotniczego a około 10 minut dla całej relacji.

Sądzę , że w trakcie realizacji taka modyfikacja inwestycji byłaby możliwa do przeprowadzenia a w przyszłości można byłoby wykonać jeszcze połączenie rejonu lotniska krótką łącznicą z linią nr 401 w kierunku Świnoujścia, co umożliwiłoby obsługę Portu Lotniczego również pociągami relacji Szczecin – Świnoujście (wprawdzie tym razem ze zmianą kierunku jazdy), zwiększając wyraźnie realny obszar ciężenia Portu Lotniczego i ułatwiając dojazd do Lotniska zwłaszcza w sezonie tysiącom wczasowiczów z Wybrzeża Szczecińskiego.

Drugim lotniskiem Szczecina jest lotnisko Aeroklubu w Dąbiu. Wydaje się niezbędne utrzymanie tego lotniska, jako sportowego, biznesowego, sanitarnego, rolniczego, ratowniczego, przeciwpożarowego itp., bowiem możliwość korzystania z niego podnosi niewątpliwie rangę miasta.

Zwłaszcza aspekt bliskości lotniska względem przewidywanego do realizacji centrum targowo – konferencyjnego czy marina dla żeglarzy są tu niebagatelnymi atutami.

Informacje, dotyczące obu omawianych problemów winny znaleźć się w „Polityce” w bardziej konkretnym ujęciu, gdyż obecnie znajdują się tam jedynie dość ogólnikowe zapisy, dotyczące Goleniowa.

3.1.4. Transport wodny

Zagadnienia związane z transportem wodnym śródlądowym wiążą się w naturalny sposób bardziej z problemami zagospodarowania portu szczecińskiego, nie wywołując potrzeby zmian w tym zakresie w zagospodarowaniu miasta. Dlatego też nie ma o nich wzmianki w „Polityce”.

Warto byłoby objąć „Polityką” kwestię transportu wodnego pasażerskiego , z uwzględnieniem jego funkcji rekreacyjnej w aspekcie przewidywanej rewaloryzacji terenów nadbrzeżnych (ul. Kolumba, wyspa Grodzka, Wały Chrobrego itp.) a nawet jako stałych powiązań komunikacyjnych z miejscowościami leżącymi nad brzegiem Jeziora Dąbskiego i Odry.

W zakresie żeglugi towarowej warto odnotować fakt przewidywania przez kolej podczas modernizacji linii kolejowej CE 59 przebudowy istniejącego mostu w Podjuchach na wysokowodny, o skrajni pionowej pod mostem, uwzględniającej największą dopuszczalną obecnie wysokość jednostek żeglugi śródlądowej tj. 7.00 m ponad poziom wwż (przy przewozie kontenerów), co znakomicie usprawni żeglugę na Odrze Wschodniej w powiązaniu z systemem niemieckich dróg wodnych. W ramach modernizacji i remontu dróg miejskich należałoby w tym aspekcie zwiększyć analogicznie światło pionowe pod mostem Cłowym, co ujednotoczyłoby parametry drogi wodnej Odry na tym odcinku aż do granicy portu morskiego.

3.2. Wzmocnienie rangi i poprawa jakości transportu zbiorowego

W tej dziedzinie zrobiono i robi się ostatnio wiele, zarówno w zakresie zakupów taboru (w dużej mierze dostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych), jak też remontów i modernizacji infrastruktury i trzeba to ocenić wyraźnie pozytywnie.

Niezadowoleni mogą być jedynie mieszkańcy Prawobrzeża, że zbyt mało energiczne w ich odczuciu są działania zmierzające do realizacji SST, zwłaszcza że jest to tylko pierwszy etap pierwszej linii, a oni odczuwają realną poprawę dopiero po zrealizowaniu całości tej linii.

Brakuje jak dotychczas tylko działań zmierzających do wykonywania bezkolizyjnych dojazdów do najbardziej obciążonych przystanków (np. Brama Portowa, Plac Kościuszki, Rondo Giedroycia) czy też przystanków wymagających przejścia przez bardzo ruchliwe ulice (ciąg ul. Gdańskiej), co poprawiłoby bezpieczeństwo pasażerów.

Brak również stosowania wzorem innych miast wspólnych ciągów komunikacji autobusowo – tramwajowej ze wspólnymi przystankami, co wyraźnie zmniejsza ruch pieszych na skrzyżowaniach w rejonach węzłów przesiadkowych oraz skraca pasażerom czas przesiadki. Takie wspólne pasy mogłyby być łatwo wykonane np. na odcinku Most Długi – Brama Portowa – Plac Kościuszki – Turzyn, gdzie odległości przystanków tramwajowych i autobusowych ze względu na zabudowę są czasem dość znaczne, a spora część torów tramwajowych jest już zabudowana nawierzchnią drogową.

3.3. Poprawa dostępności celów podróży przy użyciu komunikacji zbiorowej oraz roweru.

Strefa Centralna miasta winna być przynajmniej w części zamknięta dla ruchu kołowego. Dotyczy to zwłaszcza ulic wąskich (np. ul. Jagiellońska), niekiedy bardzo zatłoczonych. Warunkiem tego jest jednak budowa na bezpośrednich obrzeżach tej strefy parkingów (najlepiej podziemnych), skracających pasażerom samochodów drogę dojazdu pieszego. Na razie jednak takich parkingów brakuje, przez co zatłoczone są ulice i chodniki nawet w strefie płatnego parkowania.

W zakresie dojazdu do Centrum środkami komunikacji zbiorowej sytuację pasażerów poprawić mogą wspomniane w p. 3.2. bezkolizyjne dojeżdżania do przystanków oraz przystanki wspólne. Można też rozważyć ewentualnie zagęszczenie przystanków komunikacji zbiorowej wokół strefy centralnej (Krzywoustego – Al. Niepodległości/ Wyzwolenia – Al. Piłsudskiego – Al. Piastów), ale jest to trudne do zrealizowania.

W zakresie komunikacji rowerowej budowa ścieżek rowerowych prowadzona jest w sposób fragmentaryczny, przy okazji remontów odcinków ulic, przez co nie powstał do tej pory jednolity system takich ścieżek, ułatwiający rowerzystom ruch po całym mieście.

Brakuje ścieżek rowerowych zarówno w ścisłym centrum, jak też na innych głównych ulicach, a poruszanie się rowerzystów po zatłoczonych samochodami jezdniach graniczy niestety z samobójstwem.

Dlatego w tej mierze dużo zostało jeszcze do zrobienia, aczkolwiek nie wiąże się to z dużymi kosztami, raczej z optycznym wydzieleniem części chodników (lub czasem jezdni) i oznakowaniem.

3.4. Usprawnienie zarządzania ruchem.

W tym zakresie przeciętny szczecinianin może powiedzieć najmniej dobrego.

Zarządzanie ruchem praktycznie nie zostało wdrożone. Brakuje jakiegokolwiek informacji o zakorkowanych węzłach lub odcinkach ulic. Nie stosuje się okresowych zmian czasu trwania poszczególnych faz na skrzyżowaniach stosownie do potrzeb. Brakuje systemu „zielonej fali” na głównych trasach. Brak dwupoziomowych przejść powoduje długotrwałe przerwy w ruchu kołowym dla przejścia nawet pojedynczej osoby (np. na ul. Zwierzynieckiej włącza się czerwone światło jednocześnie na obu jezdniach na długi czas). W tej dziedzinie istnieją więc chyba największe zaległości.

3.5. Ochrona środowiska

Przy realizacji nowych, bądź modernizacji istniejących tras drogowych wykonuje się sporo zabezpieczeń antyhałasowych w postaci ekranów.

Stosowane też są na ogół rodzaje nawierzchni minimalizujące hałas. Brakuje natomiast zabezpieczeń w formie odpowiedniego ukształtowania terenu oraz nasadzeń zieleni, ale to w warunkach braku w mieście miejsca nie zawsze może znaleźć zastosowanie

Brakuje natomiast elementów „zielonej fali”, która też ogranicza hałas oraz zanieczyszczenie powietrza spalinami. Brakuje w większym zakresie skrzyżowań bezkolizyjnych, które przez upłynięcie ruchu powoduje te same efekty.

Trudno coś powiedzieć o zabezpieczeniach antywibracyjnych, gdyż nie są to elementy widoczne i bezpośrednio odczuwalne. W tej kwestii mogliby się wypowiedzieć fachowcy.

4. Podsumowanie i wnioski

W niniejszym referacie nie wyodrębniono szczegółowo uwag do niektórych rozdziałów Działu III. „Polityki”, umieszczając te uwagi łącznie z innymi, powiązаныmi tematycznie problemami. Np. uwagi do rozdz. 5 podejmowanych działań (usprawnienie transportu towarowego) znalazły się w punkcie 3.1.1., dotyczącym układów drogowych.

Kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedmiotem odrębnego referatu.

Podsumowując wydaje się, że uczyniono wiele dla realizacji założeń „Polityki Transportowej Miasta”, ale również wiele zamierzeń pozostało do wykonania.

Niedługo zapewne przyjdzie czas na aktualizację „Polityki” a wtedy trzeba byłoby w jej nowym tekście uwzględnić szereg uwag i propozycji zawartych w części 3 niniejszego referatu, zwłaszcza ale nie tylko w zakresie roli transportu kolejowego czy wodnego w mieście.

mgr inż. Andrzej Kozłowski
Prezes Oddziału SITK RP w Szczecinie