

**Konsultacje społeczne dotyczące „Koncepcji  
Przebiegu Drugiego Etapu Szczecińskiego  
Szybkiego Tramwaju”**

**Raport z konsultacji społecznych**

# SZCZECIŃSKI SZYBKI TRAMWAJ

#Którędy pojedzie na prawobrzeżu?



KONSULTACJE SPOŁECZNE

## Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Konsultacje społeczne Sieci Tramwajowej Prawobrzeże.....	3
3. Przebieg konsultacji wraz ze stanowiskiem miasta .....	4
3.1. Zapytania podczas spotkań.....	4
3.2. Korespondencja mailowa.....	5
3.3. Sonda uliczna .....	17

# SZCZECIŃSKI SZYBKI TRAMWAJ

#Którędy pojedzie na prawobrzeżu?

KONSULTACJE SPOŁECZNE



## 1. Wstęp

29 sierpnia 2015 roku rozpoczął funkcjonowanie Szczeciński Szybki Tramwaj (SST) stanowiący bezkolizyjne połączenie komunikacyjne prawobrzeżnej i lewobrzeżnej części miasta. Pierwszy, oddany do użytku odcinek, ma długość 4 km i kończy się obecnie na pętli na ul. Turkusowej na prawobrzeżu Szczecina. Rozbudowa SST stanowi istotny element polityki transportowej miasta.

W związku z tym powstał plan stworzenia Sieci Tramwajowej Prawobrzeże i jest on kontynuacją prac nad koncepcją drugiego etapu Szybkiego Szczecińskiego Tramwaju, oraz przedmiotem omawianych tu konsultacji. Przypomnijmy, że według obecnych założeń, w przyszłości SST ma pełnić swoją rolę na odcinku od ul. Handlowej do ul. Derdowskiego. Zaś Sieć Tramwajowa Prawobrzeże to koncepcja, która przewiduje trzy przebiegi nowych tras tramwajowych od ul. Handlowej w głąb prawobrzeża.

W 2016 roku na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie firma WYG International stworzyła koncepcję rozbudowy SST, którego celem było stworzenie studium korytarzowego oraz określenie dostępnego potencjału przewozowego. Wówczas powstało siedem wariantów, z którymi zapoznali się mieszkańcy oraz odbyły się konsultacje społeczne. W dalszym procesie konsultacyjnym w sprawie Sieci Tramwajowej Prawobrzeże skupiono się na trzech rekomendowanych wariantach.

## 2. Konsultacje społeczne Sieci Tramwajowej Prawobrzeże

Podczas procesu konsultacyjnego dot. Sieci Tramwajowej Prawobrzeże będącej elementem rozbudowy SST odbyły się cztery spotkania:

- 5 października 2017 r. w godz. od 17:00 do 19:00 w Centrum Kształcenia Sportowego (aula), ul. Rydla 49 w Szczecinie;
- 10 października 2017 r. w godz. od 17:00 do 19:00 w Klubie Delta, ul. Raławicka 10 w Szczecinie;
- 23 października 2017 r. w godz. od 17:30 do 19:30 w Szkole Podstawowej Nr 59 im. Bolesława Krzywoustego w Szczecinie (sala 101), ul. Dąbska 105 w Szczecinie;
- 27 listopada 2017 r. (poniedziałek) w godz. od 17:00 do 19:00 w sali sesyjnej Rady Miasta Szczecin odbyło się spotkanie konsultacyjne – podsumowujące;

Wszystkie spotkania miały charakter otwarty i zostały zorganizowane na podstawie Zarządzenia Nr 320/17 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 5 lipca 2017 r. Zorganizowane zostały przy współdziałaniu Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie oraz Biura ds. Organizacji Pozarządowych Urzędu Miasta Szczecin.

Informacje o terminach i zakresie spotkań zostały zamieszczone na stronach:

[www.zditm.szczecin.pl/pasazer/aktualnosci,1505914155,start-konsultacji-ws-sieci-tramwajowej-prawobrzeze](http://www.zditm.szczecin.pl/pasazer/aktualnosci,1505914155,start-konsultacji-ws-sieci-tramwajowej-prawobrzeze)

<https://wiadomosci.szczecin.eu/artukul/komunikacja/siec-tramwajowa-prawobrzeze-zapraszamy-na-konsultacje>

Materiały merytoryczne, szczegółowe informacje na temat omawianych wariantów oraz zapowiedzi i relacje z poszczególnych spotkań znalazły się na stronie

[http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter\\_116227.asp](http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116227.asp)

### 3. Przebieg konsultacji wraz ze stanowiskiem miasta.

Podczas spotkań organizatorzy zaprezentowali mieszkańcom trzy rekomendowane warianty. Spotkania przebiegały według schematu:

- opis wariantów przyjętych do analizy korytarzowej
- analiza dostępności przystanków,
- wstępna analiza techniczna
- dyskusja.

#### 3.1. Zapytania podczas spotkań

Podczas spotkań konsultacyjnych mieszkańcy wnosili także pytania, do których ustosunkowali się przedstawiciele ZDiTM. Biura Planowania Przestrzennego, firmy WYG (wyłącznie 5 października 2017), a także zastępca prezydenta miasta Pan Daniel Wacinkiewicz (wyłącznie 27 listopada 2017). Poniżej zebrane zostały postulaty i pytania mieszkańców oraz stanowisko miasta do wniesionych uwag.

#### a) Sprawa poprowadzenia linii tramwajowej w miejsce pętli autobusowej Pętli Bukowe.

Zdaniem mieszkańców wybierając którykolwiek z wariantów, nie dajemy mieszkańcom osiedla Bukowego bezpośredniego dostępu do tramwaju. Nawet wariant przez Rudziankę wymagałby przesiadania się. W tym kontekście nadal dla mieszkańców Bukowego lepszym rozwiązaniem pozostaje autobus pospieszny A lub E. Czy jest możliwość także stworzenia rozgałęzienia, aby ten tramwaj docierał do okolic dzisiejszej pętli Bukowe?

#### Odpowiedź miasta:

Podczas tworzenia aktualnych koncepcji brano pod uwagę możliwości korytarzowe, jak i warunki terenowe. Szukając optymalnych rozwiązań wybrano zaprezentowane trzy warianty. Miasto nie zamyka drogi dla tego typu rozwiązań inwestycyjnych w przyszłości, zarówno w kierunku południowym, północnym, jak i wschodnim.

#### b) Jaki będzie termin realizacji projektu?

#### Odpowiedź miasta:

Jesteśmy na początkowym etapie realizacji projektu Sieci Tramwajowej Prawobrzeże. Obecne konsultacje mają na celu poznanie opinii mieszkańców na temat zaproponowanych wariantów. Następnie, na rok 2018 zaplanowane są konsultacje eksperckie, w których pod uwagę będą brane zarówno zaproponowane koncepcje, jak i opinie mieszkańców. Pod koniec 2018 planowane jest złożenie wniosku do budżetu na rok 2019 na koncepcję trasy. W kolejnych latach tworzony będzie projekt oraz przygotowywana będzie realizacja i finansowanie inwestycji.

#### c) Kwestia etapowania wariantu 2.

Jeden z wariantów przewiduje poprowadzenie tramwaju od ul. Handlowej wzdłuż ul. Łubinowej do ul. Struga, a następnie w stronę Kijewa. Czy istnieje możliwość stworzenia pętli przy ul. Struga?

### **Odpowiedź miasta:**

Rozważano podwariant, który kończyłby się przy ul. Struga, lecz nie było możliwości zlokalizowania tam pętli tramwajowej. Istniałaby możliwość zakończenia trakecji przy ul. Struga, gdyby Szczecin posiadał tabor dwukierunkowy. W tej chwili go nie posiada, więc obecnie etapowanie Wariatu 2 nie byłoby zasadne. Pamiętajmy, że jesteśmy na etapie tworzenia koncepcji, więc finalnie możliwe są różne rozwiązania. Aktualnie prezentowane założenia zostały solidnie przygotowane i skonsultowane z odpowiednimi jednostkami miejskimi, dlatego w tej chwili wydają się najbardziej optymalne.

### **d) Czy podczas tworzenia „Koncepcji Przebiegu Drugiego Etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” analizowano potoki pasażerskie na trasach?**

#### **Odpowiedź firmy WYG:**

Firma Wyg wykonała szereg analiz przemieszczeń. Miasto Szczecin posiada narzędzie, które można nazwać matematycznym modelem przemieszczeń nie tylko dla miasta, ale i całej aglomeracji. Według analiz, każdy z tych wariantów w godzinach szczytu popołudniowego obsługiwałby około 1400 pasażerów w roku 2021.

### **e) Czy miasto rozważa wariant, który by szedł przez ulicę Pomorską, gdzie znajdują się liczne zakłady pracy?**

#### **Odpowiedź miasta:**

Był rozważany taki wariant, który prowadziłby przez ul. Hangarową, Gryfińską i Goleniowską z pętlą przy ul. Goplańskiej. Na razie go odsunięto, po analizie przemieszczeń pasażerskich na rozpatrywanych trasach, ponieważ wykazały one potencjalnie niewielkie obciążenie na tej trasie, a wysokie koszty jej realizacji. Dla samej ul. Pomorskiej obecnie rozważa się pozostawienie komunikacji autobusowej.

### **f) Kwestia lokalizacji pętli w Kijewie**

Zdaniem mieszkańców pętla w Kijewie jest w odpowiednim miejscu wyłącznie w wariantcie 2. W kolejnych wariantach pętla jest zbyt daleko od zabudowy mieszkaniowej tego osiedla.

#### **Odpowiedź miasta:**

Przedstawione warianty są bardzo wstępną koncepcją, a ich projekt opiera się dostępnych warunkach technicznych. Obecnie udostępnione projekty są studium korytarzowym

### **g) Kwestia połączenia wariantów W2 i W3.**

Czy była brana pod uwagę linia okólna, która z ul. Dąbskiej przez las dojeżdżałaby do ul. Zwierzynieckiej?

#### **Odpowiedź miasta:**

Była brana pod uwagę możliwość budowy dużego parkingu Park&Ride w rejonie ul. Szymborskiej i Zwierzynieckiej, który obsługiwałby wariant W2 zarówno dla mieszkańców Kijewa, Dąbia, Płoni jak i przyjezdnych, ale wzbudził on duży protest mieszkańców w związku z ewentualną wycinką.

## **3.2 Korespondencja mailowa**

Przez cały okres trwania konsultacji tj. do 31 grudnia 2017 roku istniała możliwość zgłaszania uwag za pomocą poczty mailowej na adres poczty elektronicznej: [bop@um.szczecin.pl](mailto:bop@um.szczecin.pl) Wysłano 37 wiadomości, które można podzielić na opinie opowiadające się za poszczególnymi wariantami, jak i „Inne opinie”, tj. zakładające modyfikacje poszczególnych tras. Stosowne stanowisko miasta zamieszczono pod działem „Inne opinie”.

### **Opinie za wariantem W1:**

- „Dzień dobry, Chciałbym wyrazić swoje zdanie nt. drugiego etapu SST. Moim zdaniem tramwaj nie powinien wjeżdżać głęboko w Osiedle Bukowe bo ruch tramwaju może być uciążliwy dla mieszkańców. Zaletą tego Osiedla jest cisza i mały ruch. Jestem za wariantem takim, że przystanek jest koło pętli Słoneczne lub ulicy Dąbskiej i ludzie z Osiedla tam

dojeżdżają rowerami, zatem przydałaby się tam także wiata z solidnymi stojakami na ramę rowerową i monitoring odstraszający złodziei. Jestem za wariantem który prowadzi do Kijewa ulicą Dąbską. Pozdrawiam”.

- „Witam. Najkorzystniejszym przebiegiem dalszej trasy SST jest wariant W1 względnie W3. Wariant W2 nie jest korzystny ze względu na brak dostępności Os. Nad Rudzianką”.

### **Opinie za wariantem W2:**

- „Witam. Opowiadam się za 2 wariantem przebiegu drugiego etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Zależy mi głównie na połączeniu z ulicą Struga. Jako mieszkaniec lewobrzeża mam duże problemy z dojazdem na ulicę Struga przy której znajduje się wiele centrów handlowych. Pozdrawiam”;
- „Witam. Jestem mieszkanką Kijewa. Głosuję za 2 wariantem przez Botaniczną i Struga. To idealne połączenie, jakiego teraz brakuje. Żeby dostać się na Botaniczną trzeba przejść całe skrzyżowanie na drugą stronę na ul. Zwierzyniecką. Jeździ tam tylko jeden autobus 93 dwa razy na godzinę :( Dlatego zdecydowanie korzystny jest 2 wariant szybkiego tramwaju:)!!!! Pozdrawiam”.
- „Dzień dobry, Po zapoznaniu się z KONCEPCJĄ PRZEBIEGU DRUGIEGO ETAPU SZCZECIŃSKIEGO SZYBKIEGO TRAMWAJU (SST) Zdecydowanie opowiadam się za Wariantem W2”.
- „Głosuję za W 2, tj. Przelotowa, Łubinowa, Struga, Kijewo.”
- „Szanowni Państwo, Jestem mieszkańcem osiedla Kijewo w Szczecinie przy ulicy Kurzej. Chciałbym wyrazić swoje poparcie dla wariantu nr 2 rozbudowy szybkiego tramwaju. Pętla w Kijewie jest w odpowiednim miejscu, tj. w "centrum Kijewa" wyłącznie w wariantcie 2 szybkiego tramwaju. W innych wariantach pętla jest zbyt daleko od zabudowy mieszkaniowej tego osiedla, w szczególności dla mieszkańców Kijewa na północ od ulicy Zwierzynieckiej. Ponadto, jedynie wariant 2 umożliwi wygodne korzystanie z SST przez osoby dojeżdżające z Płoni, Wielgowa, Stargardu. W przyszłości można by przy pętli zorganizować parking typu "Park&Ride", co umożliwiłoby częściowo zmniejszenie ruchu samochodowego przez osoby dojeżdżające z tych miejsc samochodami. Z poważaniem,”;
- „Witam, Zdecydowanie opowiadam się za wariantem 2 (przez Łubinową) z proponowanych tras szybkiego tramwaju. Wg. mnie wariant 2 obejmie swoim zasięgiem największą liczbę mieszkańców prawobrzeża, a to powinno mieć kluczowe znaczenie przy realizacji projektu ponieważ przedłużenie linii jest robione dla ludzi – mieszkańców prawobrzeża. Pozdrawiam”;
- „Ja mieszkanka Kijewa zamieszkała w Szczecin – Kijewo, wnoszę o przyjęcie 2 wariantu szybkiego tramwaju na Prawobrzeżu. Ten wariant z pętlą na Kijewie jest najbardziej korzystnym dla mieszkańców Kijewa ,Kłęskowa, Bukowego oraz Słonecznego. Wnoszę o przyjęcie tego wariantu do dalszych prac przy budowie szybkiego tramwaju. Pozostałe warianty kończą się zbyt daleko od mojego osiedla i nie zapewniają tak dogodnego połączenia naszych mieszkańców ze Szczecinem. Bardzo proszę o przyjęcie 2 wariantu szybkiego tramwaju. Z poważaniem mieszkanka Kijewa. 1 – Pozdrawiam”;
- „Dzień dobry, Jestem mieszkanką Kijewa w Szczecinie i jestem przekonana, że dla mieszkańców mojego osiedla najlepszy jest wariant nr 2 szybkiego tramwaju. Pętla w Kijewie jest w odpowiednim miejscu wyłącznie w wariantcie 2 szybkiego tramwaju. W kolejnych wariantach pętla jest zbyt daleko od zabudowy mieszkaniowej tego osiedla. -- Z poważaniem”;
- „Jestem mieszkanka osiedla Kijewo w Szczecinie i jestem przekonana że dla mieszkańców mojego osiedla najlepszy jest wariant nr 2 szybkiego tramwaju. Pętla w Kijewie jest

w odpowiednim miejscu wyłącznie w wariantcie 2 szybkiego tramwaju. W kolejnych wariantach pętla jest zbyt daleko od zabudowy mieszkaniowej tego osiedla. Pozdrawiam”;

- „Witam. Mieszkam na os. Majowym. Uważam, że wariant przebiegu trasy tramwaju przez ul. Łubinową jest najbardziej zasadna. Jest to "środek" osiedli. Od ul. Rydła z zachodu lub od ul. Botanicznej ze wschodu jest podobny czas dojścia. Jest to trasa, która pokryłaby obecną trasę autobusu linii B ważnego z punktu widzenia szybkiego dostania się do centrum. Pozdrawiam”;
- „Szanowni Państwo, Przesyłam swoje uwagi odnośnie wariantów przebiegu II etapu SST.

a) Wariant 1

Moim zdaniem tę opcję należy zdecydowanie odrzucić. Jest to trasa biegnąca po najprostszej linii, jednak przebiega daleko od największych skupisk ludzi. Ten wariant nie będzie atrakcyjny dla nikogo, gdyż wszystkich zainteresowanych trzeba będzie dowozić autobusami. W ten sposób powielone zostaną błędy z etapu I, a chyba powinno nam zależeć by komunikacja miejska była dostępna i zachęcała do korzystania.

b) Wariant 2

Jedyny wariant, co do którego nie mam żadnych uwag. Trasa przez Łubinową i Struga do Kijewa gwarantuje obsłużenie sporej części osiedla Słonecznego i Majowego.

c) Wariant 3

Nie za bardzo rozumiem, dlaczego zmieniono koncepcję zaprezentowaną rok temu przez firmę konsultingową, która opracowywała na Państwa zlecenie koncepcje SST. Trasa do dzisiejszej pętli autobusowej Osiedle Bukowe była by moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem. Bukowe to obecnie największe osiedle prawobrzeżnego Szczecina i najlepiej jakby linia tramwajowa biegła przez jego serce. Zdaje sobie sprawę, że problemy mógłby stwarzać łuk Chłopska - Kolorowych Domów oraz pochylenie podłużne, jednakże trasa obrzeżem wzdłuż ulic Chłopskiej i Nad Rudzianką nie rozwiąże problemu dowozu pasażerów z tej części miasta do centrum. W ostateczności jednak wariant zaproponowany przez Państwa należy uznać za lepszy, niż W1.

Reasumując, do realizacji proponowałbym wariant 2 od razu z wykonaniem węzła torowego z wyprowadzeniem w stronę Bukowego, tak aby w przyszłości można było dobudować wariant W3 (najlepiej w zmodyfikowanej formie do pętli osiedle Bukowe, a w ostateczności po zaproponowanej trasie ulicą nad Rudzianką). Z poważaniem”;

- „Witam, chciałbym wyrazić moją opinię odnośnie proponowanych wariantów przebiegu SST na prawobrzeżu. Moim zdaniem najlepszym wariantem jest W2 tj. przez ul. Łubinową, Struga do Kijewa. Ten przebieg nowej linii obsłużyłby największą ilość mieszkańców prawobrzeża. Projektując tą linię powinno się to zrobić w ten sposób, by ewentualnie w dalszej przyszłości można by wybudować rozgałęzienie w kierunku os. Bukowe, Nad Rudzianką (wariant W3). Wariant W1, ten zaplanowany w dawno temu, jest najmniej sensowny, gdyż tramwaj jeździłby daleko od bloków. Pozdrawiam.”;
- „Dzień dobry. Tylko wariant drugi daje sens koncepcji Szybkiego Tramwaju w Szczecinie!!! Pozdrawiam.”;

### Opinie za wariantem W3:

- „Dzień dobry, Działając w oparciu o ogłoszone konsultacje społeczne dla wyłonienia trasy przebiegu SST chciałbym wyrazić stanowisko, że przebiegać on powinien wg wariantu III, tj. do planowanej pętli Kijewo przez os. Bukowe. Rozwiązanie takie umożliwi sprawne skomunikowanie gęsto zaludnionej (i dalej rozwijającej się) części prawobrzeżnych osiedli,

do których dotarcie dziś nie jest najlepiej rozwiązane. Z poważaniem”;

- „Dzień dobry, tak jak w temacie chciałem zająć stanowisko w.s. linii szybkiego tramwaju. Uważam że koncepcja trasy W3 prowadzącej przez osiedle Bukowe w tym ulice Swojską, Nad Rudzianką, Gwarną jest najlepsza gdyż dotrze do bardzo wielu mieszkańców. Co więcej te osiedla są słabo skomunikowane z resztą Prawobrzeża. Dodatkowo mieszka tam wiele młodych rodzin, których dzieci w niedalekiej przyszłości będą musiały dojeżdżać do szkół ponadgimnazjalnych i na uczelnie do centrum, w czym tramwaj zdecydowanie by im pomógł i znacznie skrócił czas dojazdu. Z wyrazami szacunku”;
- „W ramach konsultacji społecznych projektowanego przebiegu II etapu SST wyrażam opinię, że najkorzystniejszy będzie wybór WARIANTU 3, czyli poprowadzenie linii przez os. Bukowe / Nad Rudzianką. Jest to teren zamieszkały głównie przez „niezmotoryzowane” rodziny z dziećmi, więc należy zapewnić im dojazd do pracy, do przedszkoli, szkół i na uczelnie. Jednocześnie dostępność do tramwaju spowoduje przejście części pasażerów korzystających obecnie z linii pospiesznych A i E z os. Bukowego. Z poważaniem”.
- „Chciałem skorzystać z okazji prowadzenia konsultacji nt przebiegu II etapu SST i wyrazić moją opinię. Moim zdaniem jedynym sensownym jest wariant W3, czyli budowa linii tramwajowej do osiedla Bukowego. Wynika to z tego prostego powodu, że (o dobrze zapoznałem się z prezentacjami trzech proponowanych wariantów) skorzysta na niej największa ilość mieszkańców, tzn. najwięcej ludzi mieszka w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych przystanków na tej linii. Podobno z dotychczasowych konsultacji wynika, że największą popularnością cieszy się wariant W1 (do os. Słonecznego) Jest tak zapewne dlatego, że udział w ankiecie brały głównie osoby mieszkające na tym osiedlu, a więc nie w tym dziwnego, poza tym raczej większość ludzi tak naprawdę niespecjalnie interesuje się tematem. Chodzi chyba jednak o to żeby kierować się tym, by jak największa ilość mieszkańców skorzystała na planowanej inwestycji, a wydaje mi się że tak będzie w przypadku wariantu na Bukowe. Ja mieszkam w Zdrojach, i o ile na Słonecznym bywam często o tyle na Bukowym bardzo rzadko. Tak więc nie chodzi mi o swoją wygodę. W przypadku wariantu W2, tramwaj jadąc ze Słonecznego do Centrum nie jedzie po jak najkrótszej trasie (wzdłuż ul. Struga) tylko nadkłada sporo drogi przez ul Łubinową, dla wielu podróżujących ze Słonecznego taka trasa będzie bardziej czasochłonna niż przejazd np. Autobusem linii B, tak więc będą wybierali autobus, a tramwaj nie będzie w pełni wykorzystywany kolejny powód do narzekania. Można oczywiście zlikwidować linię B, ale wiadomo, że ludzie będą się buntować. W przypadku wariantu do os Bukowego, z tego co się orientuję, dojechanie do centrum powinno zabrać tyle samo, o ile nie mniej czasu co linią pospieszną. Tak więc będzie ją można bez problemu zlikwidować. Zwróciłem też uwagę, że w okolicach planowanej końcowej części trasy na Bukowe, jest sporo niezagospodarowanych dzisiaj terenów, wielkości mniej więcej samego os. Bukowego. Być może doprowadzenie w tamte okolice linii zapewniającej szybki dojazd do centrum zachęci deweloperów lub firmy do wybudowania tam osiedla czy jakichś zakładów. W okolicy jest Puszcza Bukowa, a więc to całkiem miłe miejsce do mieszkania. Być może też łatwy dojazd do Puszczy Bukowej zachęci mieszkańców centrum do częstszego zaglądania tutaj? Przed wojną Puszcza, a szczególnie okolica Jeź. Szmaragdowego były popularnym miejscem na niedzielne wypady, wokół jeziora było kilka restauracji i kawiarni, obecnie mieszkańcy Szczecina nie zaglądają już tu tak często. Następną sprawą jest coraz częściej korkująca się ulica Walecznych, być może łatwy dojazd do centrum zachęci przynajmniej część mieszkańców Bukowego do zamiany samochodu na tramwaj. Przy ul. Walecznych jest- z tego co się orientuję- w planach następny hipermarket obok Selgrosa, a więc korki będą jeszcze większe. Gdyby tramwaj pojechał na osiedle Słoneczne, też było by ciekawie, ale może lepiej zostawić to na inne czasy, jako trzeci etap SST. Z tego co się orientuję to jednym z problemów przeprowadzenia SST wzdłuż ul. Struga jest wiadukt nad tą ulicą, kiedyś pewnie będzie musiał być wyremontowany, a wtedy może będzie okazja żeby go



- poszerzyć i zrobić miejsce na tramwaj. Pozdrawiam;
- „Witam. Strona do opinii źle wykonana , na stronie planu powinno być od razu kliknięcie TAK czy NIE. Trzecia propozycja zasłonięta legendą ...siara. MOJA PROPOZYCJA PLAN WARIANT 3 ( trzeci ) jest to plan służący wszystkim mieszkańcom szczególnie dojazd do centrów handlowych kontakt z ulicą A. Struga . Pozdrawiam”;
  - „Dzień dobry. Chcę przedstawić swoją opinie nt. wyboru wariantu trasy tramwaju na Prawobrzeżu. Jestem mieszkańcem Os. Majowego, mieszkam z rodziną przy ul. Maciejowickiej i moje dzieci codziennie dojeżdżają do szkół w centrum Szczecina, więc problem tramwaju jest dla mnie bardzo istotny. Nie brałem udziału w spotkaniach konsultacyjnych ani w głosowaniu, więc wysłałem mailem swoją opinię. Otóż z 3 proponowanych wariantów. W1 - najkrótszy przez ul. Dąbską, w porównaniu z W2 i W3 obejmuje swoim zasięgiem najmniejszą liczbę osób.

W2 - najdłuższy, przez Łubinową i Struga (ten wariant preferuje mieszkańców Słonecznego i Majowego, zupełnie ignorując Bukowe i Nad Rudzianką)

W3 - przez Os. Bukowe i Nad Rudzianką

Wariant W1 jest najgorszy, ale to chyba jest oczywiste, więc nie będę się nim zajmował. Z pozostałych wariantów wg mnie najlepszy jest W3, stwierdzam tak, pomimo, że dla mnie trochę bliżej byłoby na przystanek na Łubinowej (wariant W2).

Najlepszy jest W3, bo:

- zapewnia dostęp do tramwaju największej liczbie osób
- traktuje "sprawiedliwie" mieszkańców osiedli Słoneczne, Majowe, Bukowe, Nad Rudzianką i Kijewo - znaczna część obszaru każdego z tych osiedli jest "w zasięgu" przystanków na trasie w tym wariantcie
- znacznie skraca przejazd do/z centrum mieszkańcom Bukowego i Nad Rudzianką, którzy mają stosunkowo utrudniony i długi dojazd do centrum, w dodatku łatwy do zablokowania w razie kolizji. Mieszkańcy Majowego i Słonecznego mają teraz pod tym względem znacznie lepszą sytuację
- pomimo dostępności dla większej liczby mieszkańców wariant W3 ma krótszą trasę niż W2, zatem prawdopodobnie będzie tańszy :-)
- uprzedzę jeszcze argument na rzecz W2: wariant ten co prawda zapewnia dojazd do hipermarketów w okolicy Struga, ale ważniejszą funkcją tramwaju jest dowożenie ludzi do pracy i szkoły na trasie Lewo- i Prawobrzeże z pominięciem korków, które się tworzą w godzinach szczytu komunikacyjnego (związanego właśnie z przejazdami do/z pracy i szkoły). Dojazdy do hipermarketów są w mniejszym stopniu skorelowane czasowo z godzinami szczytu więc komunikacja autobusowa tu spełni swoje zadanie wystarczająco dobrze, zresztą akurat do hipermarketów większość klientów jeździ raczej samochodem.

Podsumowując: Apeluje, aby w ogóle nie brać pod uwagę wariantu W1! Z pozostałych lepszy jest wariant W3. Proszę o uwzględnienie mojej opinii przy podejmowaniu decyzji o rozbudowie SST. Mam nadzieję na jak najszybszą realizację II etapu budowy SST. Pozdrawiam”.

### **Inne opinie:**

- „Witam, jako mieszkanka prawobrzeżnej części Szczecina, od wielu lat mam problem z dostaniem się z Kijewa na osiedle Majowe. Najszybszy środek lokomocji to ... pieszo. Nie jest to może zbyt daleko, ale wiem, że dla starszych osób tramwaj byłby bardzo pomocny na tej trasie, dlatego opowiadam się za wariantem 2. Z moich obserwacji wynika, że cieszy się

on największym powodzeniem. Jednak najlepszym rozwiązaniem, które ucieszyłoby znacznie więcej mieszkańców tej części miasta byłoby połączenie linii wariantu 1 i 2 na Kijewie, bez robienia pętli, tylko przystanków. Trasa tramwaju przebiegałaby wówczas następująco: Turkusowa-Handlowa-Dąbska-Struga-Łubinowa-Handlowa-Turkusowa. Na takim rozwiązaniu skorzystaliby zarówno zwolennicy wariantu 1 jak i 2, co poddaję pod rozważę szanownym władzom. Natomiast, gdyby były plany dalszej rozbudowy szybkiego tramwaju miały przebiegać w kierunku Smerdnicy -co uważam za wręcz konieczne, bo mieszkańcy tamtej części w ogóle mają problem z komunikacją - to zdecydowanie należy wybrać wariant 2. z poważaniem”;

- „Dzień dobry, Chciałbym zabrać głos w sprawie proponowanych wariantów drugiego etapu budowy szybkiego tramwaju na prawobrzeżu Szczecina. Jako mieszkaniec prawobrzeża uważam, że najlepszym z wariantów jest wariant W2 ponieważ przebiega najbliżej mieszkańców, prowadząc między osiedlami Słonecznym i Majowym oraz biegnąc przy ważnych centrach zakupowych gastronomicznych. Jednocześnie, jeśli taka będzie wola mieszkańców i magistratu, ten wariant daje możliwość w przyszłości przedłużenia linii ulicą Wiosenną do Dąbia. Jednak moim zdaniem pętla w tym wariacie powinna być przesunięta w głąb Kijewa, aby tramwaj był bliżej większej liczby mieszkańców. Jednocześnie uważam, że myślenie o tramwaju na prawobrzeżu nie powinno się ograniczać jedynie do jendego wariantu. W perspektywie przyszłości należy uwzględnić rozbudowę lini tramwajowych w naszej dzielnicy, szczególnie, że obejmuje ona ponad jedną trzecią mieszkańców i wciąż się powiększa, przy czym większość miejsc pracy znajduje się po lewej stronie rzeki. Dlatego tak ważnym jest i będzie w przyszłości zapewnienie sprawnego i bezkolizyjnego środka komunikacji publicznej między osiedlami prawobrzeża a centrum miasta, szczególnie jeśli chcemy ograniczyć natężenie ruchu prywatnych samochodów w mieście. Dlatego w przyszłości odnoga szybkiego tramwaju wiodąca na osiedle Bukowe również powinna być zrealizowana. Może warto rozważyć, i już przygotować pod to grunt, trasę obwodnicową tramwaju, który zostanie poprowadzony wariantem drugim, przez Łubinową i Struga do Kijewa, a następnie przez Kijewo dotrze na Bukowe i połączy się z wariantem trzecim wracając w stronę Turkusowej? Bez względu na wybrany wariant najważniejszy według mnie jest czas realizacji inwestycji. Obecnie Szybki Tramwaj jest dziełem połowicznym, które służy głównie mieszkańcom Zdroi i części Słonecznego. Żeby w stu procentach spełniał swoją funkcję jako szybkie i bezkolizyjne połączenie z centrum, musi zostać rozbudowany o kolejne osiedla, i to nie w perspektywie dwudziestu lat, bo wtedy może okazać się niewystarczający, ale w perspektywie kolejnych pięciu, sześciu. Z poważaniem”;
- „Witam! Proponowałbym rozpatrzenie takiej propozycji. Utworzyć dwie nowe trasy. Jedna to odbicie linii przez Handlową, do Chłopskiej i dalej przez Kolorowych Domów, Mączną i powrót, przez pola do głównej trasy, którą byłoby przedłużenie linii z Turkusowej do Kijewa. Drugą trasę, do rozważenia proponowałbym, aby od głównej odbijała do Botanicznej, Maciejowickiej i poprzez Szymborskiej do ronda, dalej przez Pomorską, pobudowanym wiaduktem nad torami, do Emilii Gierczak, w Przestrzenną i do Basenu Górniczego. Z Poważaniem i Pozdrowieniem”;
- „Pragnę wyrazić swój stosunek do proponowanej koncepcji trzech wariantów budowy II etapu szybkiego tramwaju. Pragnę stwierdzić, że jedynym uzasadnionym ekonomicznie, społecznie i technicznie rozwiązaniem w zakresie budowy II etapu ww. tramwaju jest realizacja trasy na wspólnym dla trzech wariantów odcinku, tj. do pętli autobusowej na os. Słonecznym i zakończenie tam trasy tramwaju. Przedstawione przez autora warianty trasy w dalszym przebiegu mają nw. Mankamenty:

1) przebiegają w oddaleniu od zabudowy mieszkalnej i zakładów pracy (wariant 1, odcinek ul.

Struga - Kijewo wariantu 2, odcinek ul. Gwarna - koniec linii wariantu 3),

2) zakładają niezasadnie duży odcinkowy współczynnik wydłużenia trasy (wariant 2: odcinek ul. Turkusowa - ul. Struga: praktycznie z przejazdem tego odcinka czasowo konkurować będzie nawet przejście go pieszo przez średnio wydolnego pieszego),

3) wymagać będą bardzo kosztownych wyburzeń (np. centrum handlowego w wariantcie 2,

4) w wariantcie 2 i 3 przyjęte założenie o przebiegu linii po torowisku wydzielonym jest niemożliwe do realizacji przy ul. Łubinowej i ul. Chłopskiej

5) wariant 3 zakłada konieczność całkowitej przebudowy ul. Nad Rudzianką na całej jej długości, co nakazuje zastanowienie się nad gospodarnością gminy w zakresie realizacji inwestycji na ww. odcinku szczególnie w kontekście braku uzasadnienia zabudową mieszkalną i zakładami pracy budowy odcinka tramwaju w ciągu ww. ulicy. Należy w tym miejscu zauważyć, że założenia dotyczące liczby ludności w otoczeniu przystanków zostały przyjęte błędnie. Np. w wariantcie 3 suma ludności zamieszkałej w odległości 750 m od przystanków tramwaju przekracza 70 tysięcy osób. To oznacza, że wiele z tych osób autor koncepcji policzył kilkukrotnie. Należy poprawić obliczenia poprzez przyporządkowanie osobom zamieszkałym w odległości mniejszej niż 250/500/750 m od dwóch lub więcej przystanków tylko jednego przystanku, co wskaże, że liczba obsługiwanych pasażerów będzie znacząco mniejsza. Kolejnym, ale za to bardzo znaczącym mankamentem dalszego niż do pętli na os. Słonecznym przebiegu linii tramwajowych jest brak możliwości stworzenia autonomicznej sieci tramwajowej. Każdy z wariantów obsługiwać będzie wyłącznie trasę w kierunku do/ze Szczecina, co powoduje, że linie te nie będą zaspokajały istotnej części potrzeb transportowych ludności, w tym przede wszystkim połączeń do dworca kolejowego, zakładów pracy w tym w strefach przemysłowych w Dąbiu, szkół średnich w Dąbiu i Zdrojach, ale także połączeń wewnątrz planowanej przez autora sieci linii tramwajowych: między os. Słonecznym i os. Bukowym, a także między os. Bukowym a Kijewem (mimo istnienia dwóch linii tramwajowych na przebiegu obecnej trasy autobusowej je łączących. To determinować będzie konieczność utrzymania bezpośrednich połączeń autobusowych wzdłuż wybudowanych linii lub też pogodzenie się z faktem, że pomimo poniesienia ogromnych nakładów na realizację odcinków przedstawionych w wariantach 1, 2 i 3, ludność dojeżdżać będzie do pracy/szkoły itd. samochodami indywidualnymi i innymi środkami transportu. Należy tu podkreślić, że coraz większa część mieszkańców zwłaszcza os. Słonecznego, os. Majowego i os. Bukowego nie będzie miała potrzeby dojeżdżania tramwajem do Szczecina z uwagi na inne niż w przeszłości rozlokowanie zakładów pracy (np. nie ma teraz potrzeby dowożenia dużej liczby pracowników na zmiany do stoczni), a także ze względu na wyjście z okresu aktywności zawodowej i zmianę preferencji transportowych. W związku z tym ekonomiczny sens budowy linii tramwajowej, wiążącej się z postulatem zapewnienia odpowiedniej częstotliwości kursowania, a tym samym implikującej konieczność ponoszenia dużych nakładów związanych z zapewnieniem niewykorzystanej pojemności pojazdów, poza pętlę na os. Słonecznym będzie w czasie dążył do zera. A zatem należy wnioskować jak na wstępie. Z poważaniem”;

- „Proszę zauważyć że w Kijewie są dwie pętle w wariantcie trzecim , w związku z tym można tramwaj w wariantcie trzecim , puścić dookoła osiedli bez pętli na takiej zasadzie działa ją autobusy 93 i 73 , jeden jedzie 93 przez Dąbie a 73 jedzie przez Zdroje Słoneczne i są oszczędności w budowie pętli natomiast wybudowałbym mijankę serwisową może w Kijewie , oczywiście trzeba nad takim projektem pomyśleć ...będzie dużo taniej i co najważniejsze SZYBCIEJ ! Pozdrawiam”;
- „Witam. Oglądając wstępnie wybrane trzy warianty trasy stwierdziłem, że żaden z nich nie spełnia oczekiwań mieszkańców największych osiedli prawobrzeża. Dlatego składam propozycję połączenia wariantu nr2 z wariantem nr3(przedłużonym do ul. Niedźwiedziej). Tak utworzona "długa pętla" umożliwiła by połączenie osiedli :Słoneczne, Majowe, Bukowe i Kijewo nie tylko z Lewobrzeżem, ale też "między sobą". Jedna z linii tramwajowych mogła by pokonywać "pętlę w jedną stronę, druga w przeciwną.(w ten

sposób kursują autobusy do Wielgowa). Uważam że Szczecin zasługuje na wykonanie odważnych i perspektywicznych rozwiązań komunikacyjnych. z poważaniem”.

- „Dzień dobry. W załączniku przesyłam kolejną poprawkę dotyczącą SST, w której zazaczyłem proponowane przeze mnie dodatkowe ciągi pieszo-rowerowe, jak i same ciągi piesze. Przy okazji chciałbym zwrócić uwagę, aby przy przebudowywaniu skrzyżowania Łubinowa/Struga (tuż obok Centrum Handlowego Słoneczne), sygnalizacja świetlna została pozbawiona przycisków żądania zielonego światła dla pieszych i rowerzystów. Sygnalizacja w takim miejscu powinna automatycznie zapalać zielone światło dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego! Pozdrawiam”;
- Z zaprezentowanych wariantów najlepszy jest Wariant 3 przez Os. Nad Rudzianką, gdyż oferuje dostępność dla największej liczby mieszkańców przy średnim poziomie kosztów. Wariant 3 ma jednak następujące wady:

**a.** Parking Park & Ride: choć najnowsza prezentacja nie podaje informacji na ten temat, poprzednie materiały wskazywały na przystanek Handlowa jako miejsce budowy takiego parkingu (link). Niestety, taka lokalizacja nie jest korzystna dla osób dojeżdżających samochodem z peryferyjnych dzielnic Szczecina (Płonia, Zdunowo) oraz spoza miasta z kierunków Stargardu i Pyrzyc, którzy stanowią znaczną część ruchu samochodowego korzystającego teraz na co dzień z ulicy Struga. Istniejący parking P & R Hangarowa może okazać się niewystarczający dla wszystkich tych samochodów.

**b.** W końcówce jego trasa staje się bardzo kręta i ma cztery zakręty niemalże w kącie prostym między przystankiem Rydla i pętlą Kijewo. Będzie to oznaczać dość wolny czas przejazdu tramwajem na tym odcinku, szczególnie w porównaniu z samochodem lub autobusem.

W związku z powyższym, proszę o przeanalizowanie następujących modyfikacji Wariantu 3:

**a.** Przedłużenie go do pętli Osiedle Kijewo (według Wariantu 2) na skrzyżowaniu ulic Zwierzynieckiej i Niedźwiedziej oraz parkingu Park & Ride tamże, który w tej lokalizacji ma potencjał przejąć znaczącą część ruchu samochodowego z kierunków Stargardu i Pyrzyc. Dodatkowy koszt budowy powinien być zawiązką pokryty przez dodatkowe przychody biletów: zarówno dzięki pasażerom przesiadającym się z samochodu na parking P & R, jak i dzięki pasażerom z samego rozbudowywanego się Osiedla Kijewo.

**b.** Między przystankiem Gwarna i pętlą Osiedle Kijewo poprowadzić trasę jak najbardziej zbliżoną do linii prostej: od przystanku Gwarna do ulicy Zoologicznej (po w większości pustym terenie), potem wzdłuż ulicy Niedźwiedziej do pętli Osiedle Kijewo zlokalizowanej tak, jak w Wariacie 2. W razie jakichkolwiek pytań pozostaję do dyspozycji. Z poważaniem”;

- „Do realizacji proponowałbym wariant 2 od razu z wykonaniem węzła torowego z wyprowadzeniem w stronę Bukowego, tak aby w przyszłości można było dobudować wariant W3 (najlepiej w zmodyfikowanej formie do pętli osiedle Bukowe, a w ostateczności po zaproponowanej trasie ulicą nad Rudzianką). Z poważaniem”
- „Dzień dobry, Jestem mieszkańcem osiedla Kijewko ulicy Świętochowskiego i chciałbym, żeby z tej ulicy było jak najbliżej do szybkiego tramwaju. Coraz więcej rodzin z dziećmi przybywa na naszym osiedlu i dobrze by było gdyby dzieci i osoby pracujące również miały bliski dostęp do szybkiego tramwaju. Myślę, że warianty W1 i W3 byłyby dla nas mieszkańców ulicy Świętochowskiego najlepsze. Prosiłbym o wzięcie nas mieszkańców pod uwagę. Pozdrawiam”.
- „Dzień dobry. Nie miałem niestety okazji uczestniczyć w konsultacjach, ale chciałbym również wyrazić swoją opinię. Uważam iż najlepszym rozwiązaniem byłoby połączenie

wariantów W2 i W3 z pewną modyfikacją. Linia tramwajowa powinna przy terażniejszej pętli autobusowej na Słonecznym rozdzielać się i utworzyć pętlę. W prawo na os. Bukowe i w lewo w stronę Sanktuarium. Z Bukowego wzdłuż ul. Nad Rudzianką w stronę Kijewa, następnie ul Pomorską do dworca Dąbie, Potem ul Wiosenną w Łubinową z powrotem do Przelotowej. Takie rozwiązanie ma następujące zalety:

- 1 - Zabezpieczenie potrzeb komunikacyjnych nie tylko z Prawobrzeża na lewobrzeże ale również między wszystkimi głównymi osiedlami Prawobrzeża (Słoneczne, Bukowe, Majowe, Kijewo, Dąbie)
  - 2 - Brak konieczności budowy kolejnych pętli tramwajowych.
  - 3 - Zabezpieczenie przyszłego zapotrzebowania na transport publiczny rozbudowującego się os. Nad Rudzianką
  - 4 - Skomunikowanie ul. Pomorskiej gdzie znajduje się wiele zakładów pracy (uwzględniłem, że bardziej przydatne niż Centrow Handlowych Outlet czy Auchan)
  - 5 - Chyba najważniejszy punkt - Połączenie w Dąbiu sieci tramwajowej Prawobrzeża z planowaną Szczecińską Koleją Metropolitalną. W Dąbiu mogłoby znajdować się centrum przesiadkowe. Pozdrawiam”;
- „Dzień Dobry wg mnie tramwaj powinien jeździć pod szpital zdroje, pod samą bramę, szpital z wojciecha zabrany a wieczorem dostać się do szpitala i wyjechać trudno, komunikacja słaba, zostaje taxi, z chorym dzieckiem trudno się dostać, szpital jest źle skomunikowany z centrum, nie pomnę ilu ludzi jest przyjezdnych, z województwa, którzy narzekają na płatny parking w szpitalu, czy ktoś przemyślał kwestię szpitala w zdrojach, korzysta bardzo wielu ludzi tak samo zdunowo, są to obiekty służebności społecznej i aby ludziom żyło się lepiej to warto chyba myśleć w ten sposób, by ułatwić życie mieszkańcom, a nie opierać się na opiniach mieszkańców, (jakkolwiek nie było by możliwości pisanie tego maila) niemniej takimi kwestiami powinni zajmować się planiści, demokracja jest dobra ale ktoś tą tuszczę musi rządzić... pozdrawiam na marginesie zawsze zastanawiam się czemu żaden autobus nie jeździ trasą zamkową z rodła do zdroii było by zdecydowanie szybciej np. linia D pozdrawiam”;
  - „Uzasadnić wybór wariantu W2 spośród trzech przedstawionych wariantów. 2. Wskazać możliwość poprowadzenia dwóch wydzielonych pasów ruchu dla tramwaju wzdłuż ul. Łubinowej. 3. Zaproponować alternatywne trasy realizujące funkcję doprowadzenia SST do Os. Kijewo.

#### 1. Uzasadnienie wyboru wariantu W2

Spośród wielu kryteriów oceny wariantów, trzy zdecydowanie przemawiają za wyborem wariantu W2:

- 1) dostępność tramwaju dla mieszkańców Kijewa,
- 2) skrócenie dojazdu do linii SST dla mieszkańców osiedli położonych dalej na wschód,
- 3) perspektywa rozwoju linii tramwajowej na Prawobrzeżu.

##### 1.1. Proponowane lokalizacje pętli tramwajowej

Różnica między wariantem W2 a wariantami W1 i W3 polega na umiejscowieniu końcowej pętli tramwajowej.

Wariant W1 (i będący jego modyfikacją W3) kończy się pętlą nazywaną na planach Kijewo, leżącą na linii przyszłej ulicy Nowy Zjazd.

Wariant W2 kończy się pętlą nazwaną Os. Kijewo, położoną przy skrzyżowaniu ul. Niedźwiedziej i Zwierzynieckiej

Dla uniknięcia nieporozumień będę dalej je nazywać Pętla Nowy Zjazd oraz Pętla Niedźwiedzia/Zwierzyniecka.

#### 1.2. Dostępność SST dla mieszkańców Kijewa

Kryterium jest związane z położeniem pętli względem głównego skupiska mieszkańców

Pętla Niedźwiedzia/Zwierzyniecka znajduje się w centralnym punkcie osiedla Kijewo i może być uznana za optymalne położenie.

Ulica Nowy Zjazd znajduje się na granicy osiedli Kijewo i Bukowe-Kłęskowo. Formalnie lokalizacja pętli przy Nowym Zjeździe spełnia wymóg doprowadzenia tramwaju do Kijewa. W praktyce większość mieszkańców Kijewa nie będzie mogła korzystać z tramwaju bez przesiadek. Będą musieli korzystać autobusów obecnych (2017 r.) linii 54 i 84, aby dojechać do przystanku "Dąbska".

#### 1.3. Punkt przesiadki SST dla mieszkańców dalszych osiedli

Przedłużenie SST powinno ułatwić komunikację również mieszkańcom Płoni, Śmierdnicy, Jezierzyc, Zdunowa, Sławociesza. Kryterium polega na ocenie, czy pętle nadają się na węzły przesiadkowe.

Pętla Niedźwiedzia/Zwierzyniecka znajduje się na trasie autobusów z Jezierzyc (79), ze Śmierdnicy (72), ze Zdunowa (93). Można stworzyć węzeł podobny do pętli na Basenie Górniczym.

Pętla Nowy Zjazd znajduje się w znacznej odległości od trasy ww. autobusów. Dotarcie do niej wymaga skorzystania z dodatkowych autobusów (54, 84) od ul. Zwierzynieckiej do projektowanego przystanku "Dąbska". Podwójna przesiadka jest nieopłacalna, więc pasażerowie będą dalej się przesiadać na Jaśminowej (z 79 i 93) lub na Basenie (z 72).

Wniosek: przedłużenie linii SST do Nowego Zjazdu nie przyniesie żadnej dodatkowej korzyści mieszkańcom osiedli Płonia-Śmierdnica-Jezierzyc i Wielgowo-Sławociesze-Zdunowo.

Trasa W1/W3 mogłaby służyć za przesiadkę, tylko gdyby autobusy z Płoni kierować do Nowego Zjazdu, jednak takie rozwiązanie należy odrzucić, gdyż te linie autobusowe powinny prowadzić ul. Struga, aby zapewniać dojazd do węzła Wiosenna i otaczających placówek handlowych.

#### 1.4. Możliwości rozwoju linii sieci tramwajowej

Najważniejszym argumentem jest możliwość przyszłej rozbudowy linii tramwajowej. Spodziewana jest dalsza rozbudowa Prawobrzeża na obszarach położonych na wschód od autostrady A6. Należy oczekiwać, że zajdzie konieczność przedłużenia linii tramwajowej na wschód, z myślą o osiedlach mieszkaniowych, miejscach pracy oraz szpitalu w Zdunowie.

Przeszkodą dla przedłużenia linii tramwajowej jest autostrada A6 oraz sąsiednie obszary leśne. Najlepszym rozwiązaniem jest wykorzystanie istniejącego węzła ulicy Zwierzynieckiej. Budowa nowego wiaduktu, jak ten na ul. Koziej, będzie się wiązać nie tylko z dużymi kosztami, ale też koniecznością prowadzenia nowej drogi przez obszar leśny.

Pętla Niedźwiedzia/Zwierzyniecka znajduje się bezpośrednio przy wiadukcie nad autostradą A6

Pętla Nowy Zjazd znajduje się w ślepej uliczce, jeśli chodzi o możliwość wyprowadzenia na wschód

Od strony południowo-wschodniej ograniczenie stanowi autostrada A6 i położony za nią obszar leśny

Od strony północno-wschodniej ograniczenie stanowi Jeleni Staw i położony za nią obszar

zabudowany. Jeszcze Jeleni Staw można obejść od strony południowej, jednak dalej natrafia się na osiedle domków jednorodzinnych, którego ulice nie nadają się położenia torowisk

Jedynym ominięciem Stawu Jeleniego od strony północnej jest cofnięcie się tramwaju do linii ul. Dąbskiej

Z ostatniego punktu należy wyciągnąć wniosek, że zamiast budować nieperspektywiczną pętlę, lepiej od razu poprowadzić SST do ul. Zwierzynieckiej.

## 2. Poszerzenie ulicy Łubinowej

Podczas spotkania konsultacyjnego pojawiła się opinia jakoby ul. Łubinowa była zbyt wąska dla linii tramwajowej. Proponowano nawet pojedyncze torowisko z dwukierunkowym ruchem. Takie rozwiązanie należy odrzucić, gdyż ewentualne opóźnienia utrudnią synchronizację ruchu na torowisku.

Nie zgadzam się z powyższą opinią i uważam, że ul. Łubinowa może zostać poszerzona na tyle, by uzyskać dwa wydzielone torowiska od strony zachodniej strony znajduje się szeroki pas zieleni od pętli Słoneczne aż do wysokości ulicy Andrzejewskiego jeszcze korzystniejsza jest strona wschodnia od przystanku Osiedle Słonecznej do ul. Maciejowickiej znajduje się parking, którego szerokość można zmniejszyć od ul. Maciejowickiej do CH "Słoneczne" (KFC) znajduje się stara brukowana droga obsadzona drzewami. Przy poszerzaniu ul. Łubinowej można rozważyć dwie możliwości

a) tradycyjne umieszczenie linii tramwajowych między pasami jezdni; torowisko znalazłoby się w miejscu obecnej ul. Łubinowej, natomiast należałoby wybudować nowe pasy jezdni po obu jego stronach.

b) umieszczenie obu torowisk linii tramwajowych obok istniejącej jezdni ul. Łubinowej w miejscu obecnej drogi brukowanej. Zaletą jest zachowanie obecnych pasów jezdni ul. Łubinowej. Dodatkowo umieszczenie torowisk po wschodniej stronie ul. Łubinowej ułatwia skręt w południowy pas ul. Struga. Wadą są kolizje tramwaju z ulicami dochodzącymi od wschodu: Maciejowicką, Dąbrowskiej, Gombrowicza, Andrzejewskiego.

## 3. Alternatywne trasy linii tramwajowej do Os. Kijewo

W razie problemów z realizacją wariantu W2 chciałbym zaproponować alternatywne trasy, doprowadzające linię tramwajową do skrzyżowania ulic Niedźwiedziej i Zwierzynieckiej. Dodatkową ich zaletą jest skrócenie trasy. Chciałbym prosić projektantów i ekspertów od spraw własnościowych o ich merytoryczną ocenę.

### 3.1. Wariant Dąbska-Zoologiczna-Niedźwiedzia

Moim zdaniem jest to optymalne rozwiązanie jako najkrótsza droga od pętli Os. Słoneczne do pętli Os. Kijewo. Problemem do rozwiązania jest zwężona szerokość ulic Dąbskiej między zabudowaniami od wysokości ul. Gwarnej do wysokości ul. Olszynki Grochowskiej. Proponuję wydzielenie torowiska poprzez jego poprowadzenie nie ul. Dąbską, a wzdłuż linii kolejowej (na północ od zabudowań wzdłuż ul. Dąbskiej).

Podobnie do wariantu W1 od przystanku Handlowa torowisko jest prowadzone do ul. Dąbskiej wzdłuż linii kolejowej. Jednak torowisko nie przecina ul. Dąbskiej tylko dalej jest prowadzone wzdłuż linii kolejowych. Dopiero po ominięciu zabudowań wprowadzamy torowiska w linię ul. Zoologicznej. Od wysokości ul. Jeleniej torowisko jest prowadzone istniejącą wolną przestrzenią pomiędzy jezdniami ul. Zoologicznej i Niedźwiedziej aż do projektowanej pętli Niedźwiedzia/Zwierzyniecka.

Wskazana trasa przechodzi przez obszar zabudowany Kijewa na długości od ul. Nowy Zjazd do ul. Zwierzynieckiej, co pozwala zbierać z niego pasażerów. Na tym odcinku tramwaj eliminuje istnienie obecnych linii autobusowych 54 i 84. W to miejsce autobusy należy skierować na nowe osiedla (jak os. nad Rudzianką) oraz osiedla dopiero planowane.

Działkę przewidziano na pętlę tramwajową W1/W3 można przeznaczyć na końcową pętlę autobusową.

### 3.2. Wariant Dąbska-Tarpanowa-Niedźwiedzia

To rozwiązanie jest modyfikacją powyższego polegającą na tym, że nie wprowadzamy tramwaju w linię ulic Zoologicznej i Niedźwiedziej. Zamiast tego dalej prowadzimy torowisko wzdłuż starej linii kolejowej aż do ul. Tarpanowej. Po dojściu do ul. Zwierzynieckiej torowisko skręca na wschód tworząc pętlę.

Wady i zalety wariantu wynikają z położenia na północnym obrzeżu obszaru zabudowanego Kijewa. Zaletą poprowadzenia torowiska poza liniami ulic, wzdłuż linii kolejowej, a dalej skrajem lasu wzdłuż ul. Tarpanowej jest zupełne uniknięcie kolizji z ulicami. Takie rozwiązanie pozwala osiągnąć na tym odcinku parametry szybkiego tramwaju. Wadą jest to, że nie eliminuje konieczności prowadzenia linii autobusowej centralną częścią Kijewa (ul. Zwierzyniecka i Niedźwiedzia).

### 3.3. Wariant Prosta-Szymborskiej-Struga

Jak poprzednio prowadzimy linię tramwajową wzdłuż linii kolejowej, ale przed ciepłownią skręcamy na północ ul. Prosta. Wzdłuż ul. Szymborskiej można poprowadzić wydzielone torowisko obrzeżem Parku Leśnego Kijewo. Dalej torowiska skręcają na południowy-wschód wzdłuż ulic Struga i Zwierzynieckiej.

Wymagane jest wycięcie pasa lasu o szerokości dwóch torowisk tramwajowych wzdłuż ulicy Szymborskiej. Nie zmniejsza to znacząco powierzchni obszaru leśnego, a analogiczne umieszczenie torowisk między ulicą a tramwajem sprawdza się na al. Wojska Polskiego przed pętlą Głębokie.

Ułatwieniem realizacji wariantu jest jego prowadzenie przez obszary niezabudowane. Pozwala to na osiągnięcie parametrów szybkiego tramwaju. Ponadto na nieużytkach przy ciepłowni można zlokalizować duży parking Park&Ride. Wadą jest oddalenie od skupisk ludności oraz dłuższa trasa od poprzednich. Dlatego sugeruję to rozwiązanie jedynie w razie problemów z realizacją powyższych lub wariantu W2.

## 4. Zakończenie

W zakończeniu chciałbym podziękować Prezydentowi Miasta oraz tym członkom Rady Miasta, którzy popierają rozbudowę szczecińskiej sieci tramwajowej, za uwzględnienie tej inwestycji w planach budżetowych Szczecina. Mam nadzieję, że opinie ekspertów i głosy mieszkańców przyczynią się do takiej realizacji II Etapu SST, aby jak najlepiej służyła wszystkim szczecinianom”;

- „Szanowni państwo, Chciałam zgłosić swoje uwagi na temat zmian w dotychczasowej komunikacji miejskiej poczynawszy od przyszłego roku. W projekcie pojawiła się propozycja zmiany trasy linii nr 55. Pozostawiona linia nr 64 nie będzie mieć zmienionej istotnie trasy. Jakie w takim razie zaproponowano połączenie dzielnicy Klucz z centrum miasta? W mojej opinii stanowi to utrudnienie dla mieszkańców z odległych dzielnic Szczecina, którzy już w chwili obecnej mają problemy z bezpośrednim połączeniem z centrum miasta. Nowa siatka połączeń nie może odbywać się z poszkodowaniem i wykluczeniem niektórych dzielnic Szczecina. Nie może być tak, że prowadzi się inwestycje i przeznaczają budżet na wybrane rejon w mieście dyskryminując całkowicie pozostałe. Proszę o wzięcie mojego głosu pod uwagę przy ustalaniu nowej siatki połączeń, tak aby poszczególni mieszkańcy nie czuli się pominięci i gorzej traktowani. Z poważaniem”;
- „Dzień dobry. W mojej ocenie najlepiej byłoby gdyby tramwaj dojeżdżał do Kijewa. Z Kijewa do centrum dojazd jest bardzo kiepski. Jeden autobus wypadnie i .... głowa boli. Pozdrawiam”;



### **Stanowisko miasta:**

Wiele z powyższych uwag zawierało propozycje modyfikacji zaproponowanych wariantów. Należy pamiętać, że przy określaniu przebiegów poszczególnych wariantów brano pod uwagę dostępność terenu, starano się minimalizować kolizję z istniejącymi budynkami, obiektami, a także myślano o zapewnieniu dostępności jak największej ilości mieszkańców oraz stworzenie sieci komplementarnej z innymi środkami komunikacji zbiorowej. Pod tym względem powyższe opinie i uwagi w szczegółowy sposób będą brane pod uwagę podczas zaplanowanych na rok 2018 konsultacji eksperckich dotyczących II etapu SST. Dodać należy, że do niektórych z nadesłanych uwag dołączane były także opracowania graficzne wariantów i ich modyfikacji. One również będą analizowane w dalszym procesie konsultacyjnym.

### **3.3 Sonda uliczna**

W dniach 5-19 października 2017 przeprowadzono sondę uliczną, która odbywała się w Szczecińskim Szybkim Tramwaju, przed szkołami: CKS Rydła, LO nr XIII i LO nr II oraz podczas spotkań konsultacyjnych. Przepytano łącznie 1510 osób. Ankietowani odpowiadali na następujące pytania.

1. Na trasie których z powyższych wariantów (W1, W2, W3) podróżuje Pan/Pani najczęściej?
2. Który z powyższych wariantów byłby dla Pana/Pani najwygodniejszą formą poruszania się:
  - a) po prawobrzeżu
  - b) pomiędzy prawobrzeżem, a lewobrzeżem.

Oto jak odpowiadali mieszkańcy:

#### **W pytaniu nr 1:**

Wariant W1 wskazało 497 osób

Wariant W2 – 611

Wariant W3 – 346

#### **W pytaniu 2a:**

Wariant W1 – 263

Wariant W2 – 645

Wariant W3 – 442

#### **W pytaniu 2b:**

Wariant W1 – 436

Wariant W2- 660

Wariant W3 - 378

**SZCZECIŃSKI SZYBKI TRAMWAJ**

**#Którędy pojedzie na prawobrzeżu?**

KONSULTACJE SPOŁECZNE

