

W tekście zostały wyrażone osobiste poglądy autora. Nie należy ich utożsamiać z poglądami Instytutu Strategie 2050.

dr Tadeusz Bocheński

Instytut Strategie 2050

1. Wprowadzenie

Polska, a szczególnie polskie miasta, ogarnęła „samochodoza”¹. Rozwój motoryzacji napędzany jest wzrostem zamożności społeczeństwa oraz wzrastającym wykluczeniem komunikacyjnym (likwidacja połączeń kolejowych i autobusowych), zwłaszcza na obszarach wiejskich. Samochód stał się w Polsce dobrem powszechnym.

Ograniczanie ruchu samochodowego w centrach, powiązane z rozwojem transportu publicznego, jest zadaniem pilnym polskich miast. Intensywna suburbanizacja i rosnący wskaźnik motoryzacji powodują coraz większe problemy związane z kongestią, zwiększeniem zanieczyszczenia i wzrostem liczby wypadków. Problemy te kumulują się zwłaszcza w dużych miastach. Dlatego konieczne i coraz bardziej pilne jest podejmowanie działań zmierzających do nakłonienia ludzi do przesiadki do transportu publicznego. Używanie samochodów elektrycznych wiąże się z brakiem emisji zanieczyszczeń, ale pozostają elementy kosztów zewnętrznych, tj. kongestia i zajmowanie przestrzeni. Możliwość przemieszczania się po centrach miast powinna być zatem zaspokajana przez sprawny system komunikacji publicznej, zwłaszcza szynowej oraz rowery i inne indywidualne środki transportu, np. e-hulajnogi. Redukcja emisji z transportu i ograniczanie ruchu samochodowego wpisują się w transportowy cel Europejskiego Zielonego Ładu i Strategię „Polska na zielonym szlaku”².

W Polsce coraz więcej miast decyduje się na wprowadzenie stref płatnego parkowania. Funkcjonują już one nie tylko w dużych, ale coraz częściej także w średnich i małych miastach. W 2019 r. znowelizowano Ustawę o drogach publicznych, umożliwiając samorządom podniesienie opłat za parkowanie, z czego wiele miast skorzystało³. Wprowadzanie stref płatnego parkowania jest w Polsce głównym narzędziem służącym ograniczeniu ruchu samochodowego w centrach miast. Natomiast w wielu miastach Europy Zachodniej wprowadzony został płatny wjazd do centrum. Żadne z polskich miast nie zdecydowało się na

¹ Rudewicz J. (2020). „Uwaga, samochodoza! Carmageddon nadchodzi!”. *Przegląd Uniwersytecki*, 1-3 (326-328), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, s. 65-71.

² Bolesta K., Pełczyńska-Nałęcz K., Szyszko J. (2021). *Polska na zielonym szlaku. Strategia dojścia do neutralności klimatycznej*. Instytut Strategie 2050.

³ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 (stan z 16.08.2021).

takie rozwiązanie, choć w 2018 r. dopuszczono możliwość poboru opłat za wjazd do centrów miast samochodów spalinowych⁴.

Niezmiernie ważnym elementem, który mógłby zachęcić do przesiadki na środki komunikacji miejskiej, jest tworzenie węzłów przesiadkowych i parkingów typu „Parkuj i jedź” (P&R). Powstają one przede wszystkim przy przystankach kolejowych, metra i pętlach tramwajowych. W Polsce spośród 18 miast wojewódzkich w 2020 r. oficjalnie jedynie w 7 działały parkingi P&R, przy czym w Warszawie było ich 13, w Gdańsku – 8, we Wrocławiu – 7, w Krakowie 4, w Szczecinie i Kielcach – po 2, zaś w Poznaniu tylko 1. Zatem należy stwierdzić, że system P&R był rozwinięty jedynie w trzech pierwszych wymienionych miastach, zaś w pozostałych był w fazie inicjalnej. Zasadniczo można wyróżnić dwa modele funkcjonowania takich obiektów w zależności od odpłatności za parkowanie – bezpłatne tylko dla klientów komunikacji miejskiej oraz bezpłatne dla wszystkich⁵.

Kolejnym istotnym elementem, poza samym ograniczeniem ruchu, powinno być jego uspokojenie poprzez wprowadzenie strefy TEMPO 30. Powstanie takiej strefy ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, a dodatkowo powinno jeszcze bardziej zniechęcić kierowców do przemieszczania się samochodem po centrum miasta.

Celem niniejszego tekstu jest przyjrzenie się sytuacji Szczecina i ocena podejmowanych działań w zakresie ograniczania ruchu samochodowego na obszarze śródmieścia.

2. Szczecin – krótka charakterystyka

Szczecin jest siódmym pod względem wielkości miastem w Polsce i w 2019 r. liczba jego mieszkańców liczyła 401,9 tys.⁶

W Szczecinie zarejestrowanych było ponad 223 tys. samochodów osobowych. W indeksie zakorkowania w 2020 r. miasto uplasowało się na 84 pozycji na 416 badanych miast na świecie⁷. W Polsce badania te objęły 10 największych miast, a Szczecin był w tej grupie na 8

⁴ Dybalski J. (19.07.2018). Opłaty za wjazd do centrum? Miasta są ostrożne. *Transport Publiczny*. Pobrano z: <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/oplaty-za-wjazd-do-centrum-miasta-sa-ostrozne-59132.html> (dostęp 01.09.2021).

⁵ Bocheński T. (2020). *Transport miejski w ośrodkach wojewódzkich w Polsce*, [w:] Bocheński T., (red.), *Ośrodki wojewódzkie w Polsce – ujęcie alternatywne część I*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 64-87.

⁶ Bank Danych Lokalnych, GUS.

⁷ TomTom Traffic ranking. Pobrano z: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/ (dostęp 25.09.2021).

miejsku – gorzej było w: Łodzi, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu, Warszawie, Trójmieście, Bydgoszczy, zaś lepiej w Lublinie i Białymstoku. Strefa płatnego parkowania w 2017 r. obejmowała 7905 miejsc parkingowych, co plasowało Szczecin pod tym względem na trzecim miejscu wśród polskich miast⁸.

3. Nowa polityka transportowa miasta Szczecin

Rok 2021 przyniósł istotny postęp w zakresie ograniczenia ruchu samochodowego w śródmieściu Szczecina. Przyczyniła się do tego realizacja wielu inwestycji w rozwój komunikacji miejskiej oraz nowa polityka miasta w zakresie parkowania. Nie bez znaczenia były także remonty ciągów drogowych łączących prawo- i lewobrzeżną część miasta, które ze względu na utrudnienia w ruchu drogowym skłoniły kierowców do przesiadki do komunikacji miejskiej, w tym SST (szczeciński szybki tramwaj). W 2021 r. realizowany był projekt przebudowy torowisk tramwajowych na terenie śródmieścia Szczecina – etap II, obejmujący ponad 25 km torów (20%) wraz z rozbudową pętli przy dworcu Szczecin Niebuszewo⁹. Inwestycja ta powinna znacząco poprawić komfort korzystania z komunikacji miejskiej.

W marcu 2021 r. władze miasta rozpoczęły pierwszy etap programu pt. *Nowy Ład Parkingowy*¹⁰. Zakłada on zmniejszenie liczby miejsc parkingowych oraz podniesienie wysokości opłat za nie na terenie śródmieścia, z jednoczesną budową parkingów P&R oraz rozwojem komunikacji miejskiej. Miasto zostało podzielone na trzy strefy (ryc. 1.):

- a. strategicznej interwencji (SSI) – preferencja dla pieszych, komunikacji publicznej, elektromobilności i uzupełniających środków komunikacji, ze stopniowym ograniczaniem ruchu prywatnych aut na Starym Mieście i Łasztowni;
- b. szczecińskiej kolei metropolitalnej – preferencja dla komunikacji publicznej i elektromobilności z udziałem aut prywatnych, obejmuje pozostałą część śródmieścia;
- c. zewnętrzna – bez ograniczeń w ruchu z uwzględnieniem parkingów buforowych na granicy strefy.

⁸ Raport Parkingi a transport zbiorowy w miastach. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. i Polską Organizację Branży Parkingowej zaprezentowany podczas Kongresu Transportu Publicznego 2017 (12-13 października 2017 r.). http://www.pobp.org.pl/images/demo/docs/Raport_parkingowy.pdf

⁹ Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II (b.d.). Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. Pobrano z: <https://ts.szczecin.pl/strona/przebudowa-torowisk-tramwajowych-w-szczecinie-etap-ii> (dostęp 29.09.2021).

¹⁰ Nowy Ład Parkingowy (26 luty 2021). <https://spp.szczecin.pl/aktualnosci/nowy-lad-parkingowy> (dostęp 25.08.2021).

System opłat za parkowanie na terenie śródmieścia obejmuje także trzy strefy (ryc. 1.):

- Strefa Płatnego Parkowania (SPP) – obejmuje większą część śródmieścia i podzielona jest na dwie podstrefy;
- Strefa Zamieszkania Stare Miasto (SZSM) – obejmuje zachodnią część Starego Miasta, podzielona jest na dwie podstrefy, z których pierwsza obejmuje miejsca postojowe wokół placu Orła Białego, a druga pozostały obszar;
- cztery płatne parkingi niestrzeżone (PPN): Trasa Zamkowa – pod estakadą, Ogińskiego – przy Błoniach, Czarnieckiego – przy urzędzie miasta i Szymanowskiego – w okolicy głównego dworca kolejowego.

Tab. 1. Opłaty za parkowanie w SPP w Szczecinie w 2021 r.¹¹

Rodzaj płaty	Obszar	Wysokość opłaty za jeden pojazd
opłaty jednorazowe	podstrefa A	3,60 zł/godzinę*
	podstrefa B	2,80 zł/godzinę*
abonament na określoną liczbę dni	podstrefa A	30 zł/dzień
	podstrefa B	20 zł/dzień
abonament dla posiadaczy pojazdu o napędzie hybrydowym	cała SPP	50 zł / miesięcznie
abonament miesięczny dla mieszkańców Szczecina	podstrefa B	150 zł/miesiąc
	podstrefa A i B	240 zł/miesiąc
Opłata zryczałtowana dla mieszkańców SPP	ulica najbliższa miejsca zamieszkania	180 zł/6 miesięcy
		360 zł/12 miesięcy
Opłata zryczałtowana dla dowożących dzieci**	wyznaczone miejsca w strefie SPP, postój do 15 min	10 zł/rok szkolny
Opłata zryczałtowana dla osób niepełnosprawnych i ich opiekunów	cała SPP	10 zł/12 miesięcy

* za pierwszą godzinę, za kolejne godziny wysokość opłaty wzrasta

** rodzice lub opiekunowie prawni dzieci uczęszczających do placówek szkolnych, wychowawczych, opiekuńczych oraz żłobków zlokalizowanych w SPP w Szczecinie.

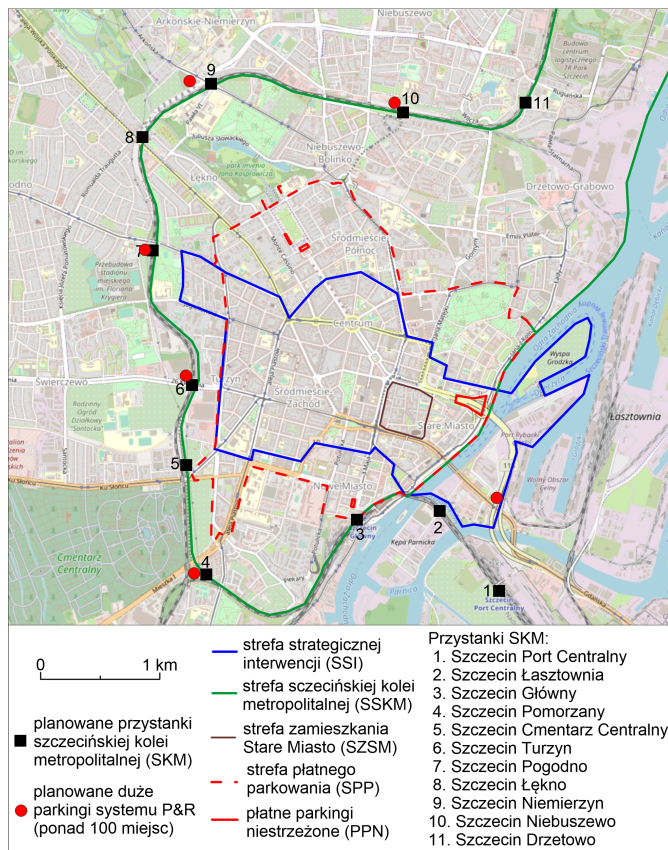
Korzystanie z miejsc parkingowych w SPP jest płatne w dni robocze, od poniedziałku do piątku w godz. 8-17. Natomiast parkingi buforowe i objęte systemem P&R są bezpłatne¹². Mieszkańcy SPP opłacający podatek dochodowy w Szczecinie oraz osoby prawne i jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej z siedzibą w Szczecinie są uprawnieni do

¹¹ opracowanie własne na podstawie: Uchwała XXI/661/20, op. cit.

¹² Nowy Ład Parkingowy, op. cit.

opłaty zryczałtowanej lub abonamentu miesięcznego. Ulgami w opłatach objęto także osoby niepełnosprawne i posiadaczy pojazdów hybrydowych¹³ (tab. 1.).

Ryc. 1. Śródmieście Szczecina – podział na strefy oraz przystanki SKM¹⁴



W mieście prowadzone jest też sukcesywne porządkowanie miejsc parkingowych, nie tylko na terenie SPP, ale także w innych częściach śródmieścia. Wiąże się to ze zmniejszeniem ogólnej liczby miejsc parkingowych. Wyłączane z parkowania poprzez nowe oznakowanie poziome i instalację słupków są np. rejonry przejść dla pieszych.

4. Węzły przesiadkowe i P&R w Szczecinie

Na terenie Szczecina zaplanowano łącznie 23 przystanki SKM, większość z nich będzie tworzyć węzły przesiadkowe. Ważne węzły stanowią także pętle tramwajowo-autobusowe –

¹³ Uchwała XXI/661/20 Rady Miasta Szczecin z dnia 22 września 2020 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania na drogach publicznych Miasta Szczecin oraz sposobu ich pobierania.

¹⁴ Opracowanie własne na podstawie: Open Street Map. Pobrano z: <https://www.openstreetmap.org/> (dostęp 25.08.2021); Nowy Ład Parkingowy, op. cit; Nowy parking na blisko 400 miejsc wybudują w Szczecinie (20 kwietnia 2021). W Szczecinie. Pobrano z: https://wszczecinie.pl/aktualnosci,nowy_parking_na_blisko_400_miejsc_wybuduja_w_szczecinie,id-37590.html (dostęp 25.08.2021); Gigiel M. (07.05.2021). Podpisano umowy na budowę ronda na ul. Energetyków i przebudowę ulic do portu. W Szczecinie. Pobrano z: https://wszczecinie.pl/aktualnosci,podpisano_umowy_na_budowe_ronda_na_ul_energetykov_i_przebudowe_ulic_do_portu,id-37735.html (dostęp 30.08.2021).

przede wszystkim 5 położonych poza śródmieściem. Parkingów systemu P&R ma być docelowo 19. W tab. 2. zestawiono informacje na temat najważniejszych istniejących i planowanych węzłów przesiadkowych i parkingów P&R w Szczecinie oraz potencjalnie ciążących do nich terenów mieszkaniowych i zlokalizowanych w pobliżu instytucji, obiektów handlowych i rekreacyjnych. Ogółem w 2021 r. działało 7 węzłów przesiadkowych, a kolejne były planowane do otwarcia w latach 2021-2023.

Poza wymienionymi w tab. 2, funkcję mniejszych węzłów przesiadkowych mają też pełnić pozostałe planowane przystanki SKM, stwarzając możliwość przesiadki z pociągu do autobusu i odwrotnie. Przy 7 z nich zaplanowano dodatkowo parkingi typu P&R: Skolwin (59 miejsc), Stołczyn (67 miejsc), Żelechowo (78 miejsc), Drzetowo (74 miejsca), Łasztownia (55 miejsc), Trzebusz (105 miejsc), Załom (48).

Oficjalnie w Szczecinie istniały jedynie dwa parkingi typu P&R¹⁵. Pierwszy z nich położony jest przy głównej trasie prowadzącej ze wschodu do portu i centrum miasta (droga krajowa nr 10) i połączony kładką z przystankiem tramwajowym SST. Panująca wokół pustka oraz funkcjonowanie dwupasmowej drogi z trzema pasami ruchu w każdym kierunku wprowadzającej ruch w sam środek centrum miasta nie zachęcał jednak do pozostawiania tam auta i kontynuowania podróży tramwajem. Dopiero w 2021 r., kiedy fragment wspomnianej trasy przechodził remont, co spowodowało znaczące ograniczenie jej przepustowości i zatory, które w godzinach szczytu ciągnęły się od Placu Solidarności i Bramy Portowej do Mostu Pionierów, czyli przez całe Międzyodrze, parking ten zapełnił się samochodami¹⁶. Drugi szczeciński P&R otwarto przy pętli Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju (ryc. 2.) i był on od początku bardziej popularny.

¹⁵ Park & Ride. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego <https://www.zditm.szczecin.pl/pl/pasazer/park-ride> (dostęp 25.08.2021); Uchwała XXV/596/16 Rady Miasta Szczecin z dnia 20 grudnia 2016 r. w sprawie przyjęcia regulaminu korzystania z parkingu typu Parkuj i Jedź (Park&Ride) w Szczecinie.

¹⁶ Kraśnicki A., (20 czerwca 2021). Lekceważone latami parkingi park & ride stały się hitem. W Zdrojach jest już nawet przepełniony. *Wyborcza Szczecin*. Pobrano z: <https://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/7,34939,27224813,lekcewazone-latami-parkingi-park-amp-ride-staly-sie-hitem-w.html> (dostęp 25.08.2021).

Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta na przykładzie Szczecina

Tab. 2. Najważniejsze węzły przesiadkowe i parkingi typu P+R w Szczecinie – istniejące i planowane¹⁷

L. p.	Nazwa	Rok otwarcia	Parking - liczba miejsc	Dostęp do środków komunikacji zbiorowej			Generatory ruchu w okolicy		
				kolej	tramwaj	autobus	obiekty	tereny mieszkaniowe	
								I	II
1.	Hangarowa	2016	425	-	+	+	-	-	-
2.	Turkusowa	2018	58	-	+	+	Selgros Cash&Carry	a	-
3.	Gumieńce Kwiatowa	2018*	b.d.	-	+	+	-	-	g
4.	Zdroje	2020	32	+	-	+	-	b	-
5.	Podjuchy	2021	144 {213}	+	-	+	-	-	-
6.	Szafera	2021	(141)	-	+	+	Netto Arena	c	h
7.	Głębokie	2021	(153)	-	+	+	kąpielisko jez. Głębokie	-	i
8.	Niebuszewo	2022	(169) {235}	+	+	+	-	d	-
	Niemierzyn	2021	(398)	+	+	+	szpital – SP WSzZ, DPS	-	-
9.	Łękno	2021	-	+	+	+	Różanka	-	-
10.	Turzyn	2022	{125}	+	plan.	+	Galeria Turzyn	-	-
11.	Cmentarz		{78}	+	+	-	Cmentarz Centralny		
12.	Pomorzany	2023	{313}	+	+	+	BG PUM	e	-
13.	Dworzec Gł.	2023	**	+	+	+	-	-	-
14.	Łasztownia	2023	(168)	-	+	+	Teatr Polski	-	-
12.	Pomorzany	2023*	(132)	-	+	+	-	f	j
13.	Pogodno	b.d.	(326)	+	+	-	WEFiZ US, stadion piłkarski szpital – ZOZ MSWiA,	-	-

* zakończenie remontu istniejącej wcześniej pętli tramwajowej,

¹⁷ Opracowanie własne na podstawie: Open Street Map. Pobrano z: <https://www.openstreetmap.org/> (dostęp 25.08.2021); Park & Ride. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego <https://www.zditm.szczecin.pl/pl/pasazer/park-ride> (dostęp 25.08.2021); Szczecińska Kolej Metropolitalna. Pobrano z: <http://skm.szczecin.pl/> (dostęp 18.09.2021); Studium Techniczno-Ekonomiczne wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla budowy Obwodnicy Śródmieścia Szczecina – etap VII. Plan sytuacyjny. Pobrano z: <http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/files/5B26F3981EC940D88C99BABAC40CE71D/007%20na%20BIP.pdf> (dostęp 18.09.2021); BIP Urząd Miasta Szczecin. Pobrano z: <http://bip.um.szczecin.pl/> (dostęp 30.09.2021); Tramwaje Szczecińskie. Pobrano z: <https://ts.szczecin.pl/> (dostęp 30.09.2021); informacje prasowe.

BG PUM – Biblioteka Główna Pomorski Uniwersytet Medyczny,
 WEFiZ US – Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego
 SP WSzZ – Samodzielny Publiczny Wojewódzki Szpital Zespolony, DPS – Dom Pomocy Społecznej,
 ZOZ – Zakład Opieki Zdrowotnej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji,
 (...) planowana liczba miejsc, {...} liczba miejsc wg założeń koncepcji budowy SKM
 I. duże osiedla z budownictwem wielorodzinnym (blokowiska):
^a Słoneczne, Majowe i Bukowe; ^b Zdroje; ^c Zawadzkiego; ^d Książąt Pomorskich; ^e Mieszka I., ^f Pomorzany
 II. miejscowości w strefie suburbanizacji Szczecina potencjalnie ciężące do danego węzła:
^g Mierzyn, Dołuje; ^h Wołczkowo, Bezrzecze; ⁱ Dobra, Wołczkowo, Tanowo, Pilchowo; ^j Ustowo, Kurów, Siadło Dolne.

Kolejne parkingi o charakterze P&R, otwarto również na Prawobrzeżu – przy przystanku PKP Szczecin Zdroje i stacji Szczecin Podjuchy (ryc. 2.). Natomiast na Lewobrzeżu parkingi powstaną przy pętlach tramwajowo-autobusowych Głębokie i Szafera oraz przystankach kolejowych m.in. Pomorzany, Niemierzyn i Niebuszewo (tab. 1), w ramach projektu utworzenia Szybkiej Kolei Metropolitalnej (SKM).

Ryc. 2. P&R w prawobrzeżnej części Szczecina¹⁸



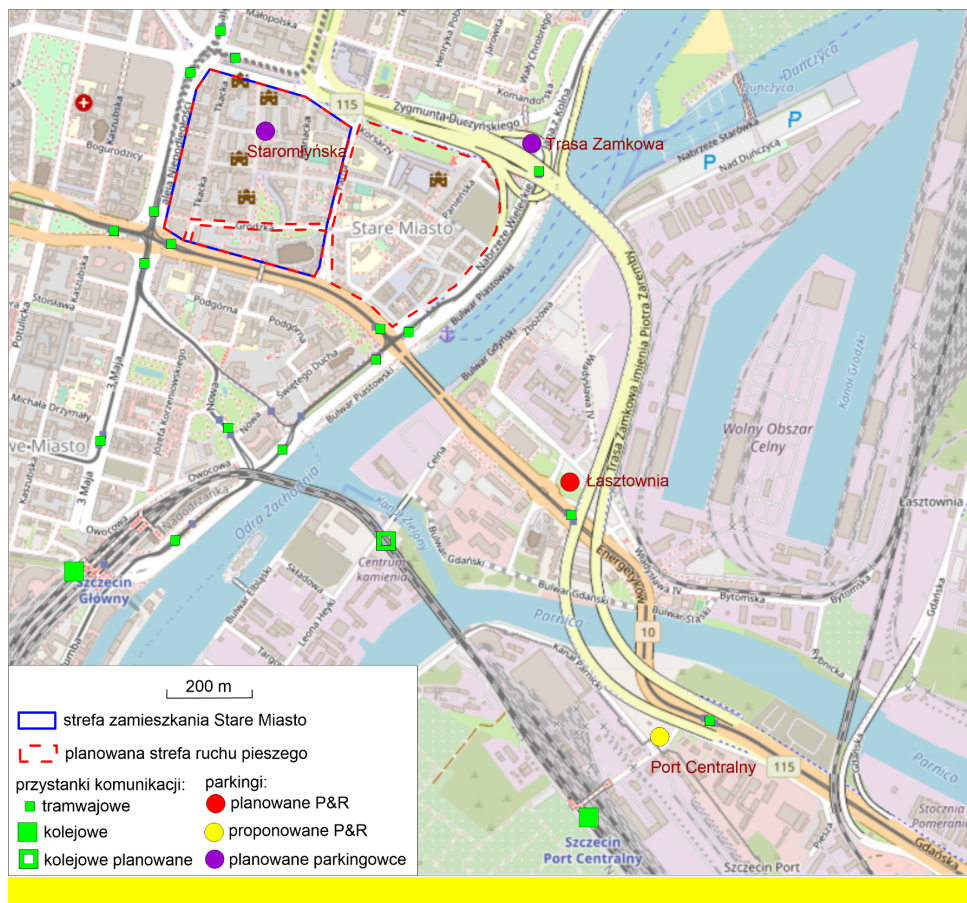
Ze względu na dużą liczbę pojazdów wjeżdżających do Szczecina drogą krajową nr 10 oraz znaczną przepustowość tej trasy najważniejszy P&R w Szczecinie powinien być zlokalizowany na Łasztowni – w 2021 r. przystąpiono do jego budowy. Jego uzupełnienie mógłby stanowić obiekt zlokalizowany w okolicy przystanków tramwajowego i kolejowego Port Centralny – na ryc. 3 oznaczony jako Port Centralny.

W ścisłym centrum, na obrzeżach Starego Miasta mają powstać dwa parkingowce – mają one rekompensować likwidację miejsc parkingowych w związku z objęciem Starego Miasta

¹⁸ Opracowanie własne na podstawie: Open Street Map, op. cit.

strefą ruchu pieszego (patrz dalsza część analizy). Pierwszy ma być zlokalizowany przy węźle Trasy Zamkowej i Nabrzeża Wieleckiego, zaś drugi przy ulicy Staromłyńskiej 26¹⁹.

Ryc. 3. Stare Miasto i Łasztownia oraz główny wjazd do centrum Szczecina od strony prawobrzeża²⁰



5. Ograniczanie i uspokajanie ruchu w Śródmieściu

Ważnym elementem jest tworzenie na terenie śródmieścia ulic ruchu pieszego zwanych też deptakami i wprowadzenie stref ruchu uspokojonego – tzw. *Tempo 30*. W strefie takiej wprowadza się skrzyżowania równorzędne, zawężenie jezdni, wyniesione przejścia dla pieszych i liczne progi zwalniające, w tym tzw. poduszki berlińskie tam, gdzie kursują autobusy komunikacji miejskiej. Ma to na celu zmuszenie kierowców do respektowania nakazu ograniczenia prędkości. Skutecznym narzędziem spowalniania ruchu, a jednocześnie zapewniającym jego płynność jest stosowanie skrzyżowań w formie rond.

¹⁹ „Nowe życie placu”: Stare Miasto krok po kroku (12.12.2019). Prototypowanie zagospodarowania placu Orła Białego. Pobrano z: <https://placorla.szczecin.eu/aktualnosci/nowe-zycie-placu-stare-miasto-krok-po-kroku>

²⁰ Opracowanie własne na podstawie: Open Street Map, op. cit.; Nowe życie placu..., op. cit.

W Szczecinie typową ulicą pieszą jest fragment ul. Księcia Bogusława X na odcinku od placu Zamenhofa do placu Zgody o długości 250 m. Natomiast część Starego Miasta objęto Strefą Zamieszkania – obowiązuje tam ograniczenie prędkości do 20 km/godz., a piesi mogą poruszać się swobodnie po ulicy (patrz ryc. 3)²¹. Jeszcze do 2020 r. ulice starego miasta nie były objęte ograniczeniem w ruchu, a jedynie SPP. Następnie rozpoczął się proces zmian w tym zakresie, z wykorzystaniem nowatorskiego podejścia tzw. prototypowania. Docelowo ta część miasta z wyjątkiem dwóch ulic ma być objęta strefą pieszą (ryc. 4)²². Zmiany zaczęły się od placu Orła Białego i wychodzących z niego ulic – zlikwidowano parking i ograniczono lub uspokojono ruch samochodowy²³. Plac Orła Białego pełni funkcję głównego miejskiego placu, to tu odbywa się duża część miejskich imprez.

Ryc. 4. Planowane rozwiązania komunikacyjne na Starym Mieście w Szczecinie.²⁴



W pozostałej części śródmieścia sukcesywnie wprowadzana jest strefa *Tempo 30*²⁵. Docelowo strefą *Tempo 30* powinno się objąć całe śródmieście oraz wnętrza osiedli poza śródmieściem, z wyłączeniem wybranych ulic (ryc. 5). Szczecin powinien pod tym względem wzorować się na Berlinie, gdzie około 70% miasta objęte jest taką strefą – jest to

²¹ Piesi najważniejsi dzięki zmianie organizacji ruchu na Starym Mieście (19.02.2021). Infoludek. Pobrano z: <https://infoludek.pl/szczecin/piesi-najwazniejsi-dzieki-zmianie-organizacji-ruchu-na-starym-miescie/> (dostęp 18.09.2021).

²² Nowe życie placu: Stare Miasto krok po kroku (12.12.2019). Prototypowanie zagospodarowania placu Orła Białego. Pobrano z: <https://placorla.szczecin.eu/aktualnosci/nowe-zycie-placu-stare-miasto-krok-po-kroku>

²³ Wasilewski Sz. (9 września 2020). Pierwszy szczeciński woonerf powstał w dwie godziny! Na czym to polega?, Głos Szczeciński. Pobrano z: <https://gs24.pl/pierwszy-szczecinski-woonerf-powstal-w-dwie-godziny-na-czym-to-polega/ar/c1-15170060> (dostęp 24.09.2021).

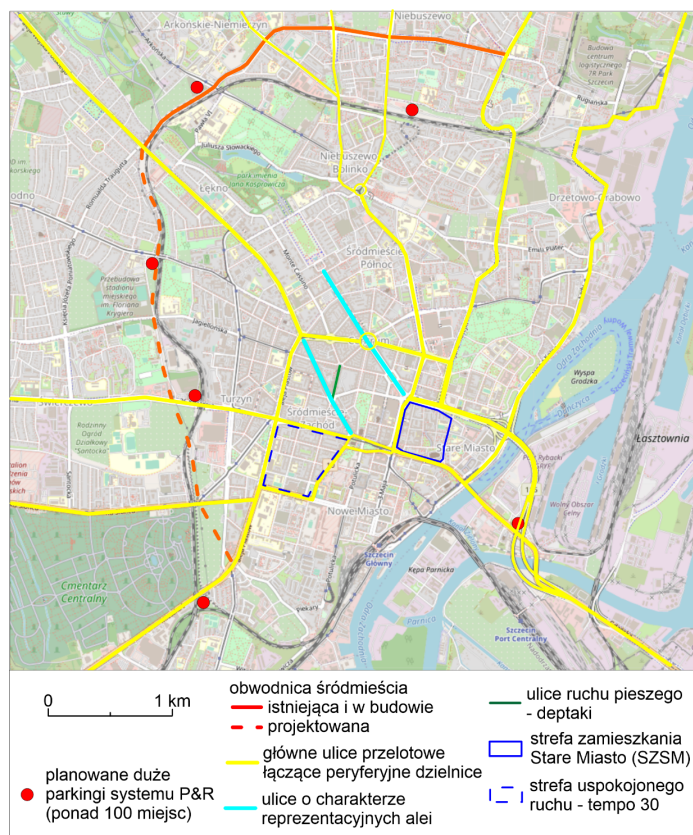
²⁴ Nowe życie placu..., op. cit.

²⁵ Jaszczyński M. (12.05.2021). Nowa strefa "30" w centrum Szczecina. Gdzie? Co się zmieni? Zobaczcie szczegóły. Szczecin Nasze Miasto. Pobrano z: <https://szczecin.naszemiasto.pl/nowa-strefa-30-w-centrum-szczecina-gdzie-co-sie-zmieni/ar/c1-8273152> (dostęp 18.09.2021).

zresztą zgodne z postulatami ruchów miejskich²⁶.

Ograniczenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum to również eliminacja ruchu tranzytowego. Służyć ma temu budowa drogowej obwodnicy śródmieścia (zwanej też myląc trasą średnicową) poprowadzonej równolegle do linii kolejowej okalającej śródmieście. Do tej pory wybudowano jej północny fragment, od ul. Wilczej do Wojska Polskiego (ryc. 5). Natomiast wjazd do centrum będzie ograniczany poprzez wysokie opłaty za parkowanie i system parkingów P&R umożliwiających wygodną przesiadkę na komunikację miejską.

Ryc. 5. Główne ciągi drogowe w śródmieściu Szczecina²⁷



Bardzo popularne w Szczecinie są ronda, o których zaletach już wspomniano. Największe z nich to plac Grunwaldzki o średnicy 120 metrów z 8 wlotami. Na terenie śródmieścia powstaje też coraz więcej małych rond, w tym budowanych „na szybko”, które jednak bardzo dobrze spełniają swoją rolę (np. skrzyżowanie ulic Niemcewicza i Kadłubka).

Istotnym elementem ograniczania ruchu jest przebudowa ulic poprzez zwężenie jezdni przeznaczonej dla samochodów, poszerzenie części dla pieszych i wprowadzenie zieleni.

²⁶ Chcą berlińskich rozwiązań w Szczecinie. Tam 70% miasta to strefa „Tempo 30” (02.10.2015). W Szczecinie. Pobrano z: https://wszczecinie.pl/aktualnosci,chca_berlinskih_rozwiazan_w_szczecinie_tam_70_miasta_to_strefa_tempo_30,id-25926.html (dostęp 18.09.2021).

²⁷ opracowanie własne na podstawie: Open Street Map, op. cit.

Największym realizowanym obecnie projektem w tym zakresie jest fragment ulicy Wojska Polskiego, pomiędzy rondem Szarych Szeregów, a placem Zwycięstwa. Czteropasmowa przelotowa arteria ma zostać przekształcona w reprezentacyjną aleję z uspokojonym ruchem samochodów i zielenią²⁸. **Niestety, wybrany wariant przebudowy tego odcinka nie przewiduje poprowadzenia tramwaju, który kiedyś tamtędy kursował. W istotny sposób skróciłoby to czas jazdy tramwajem na odcinku Łąkno – Brama Portowa, a jednocześnie zwiększyło dostępność centralnej części śródmieścia, w tym deptaku Bogusława, do najbardziej przyjaznej formy komunikacji miejskiej, jaką jest tramwaj. Wskazana byłaby także przebudowa arterii nadodrzańskiej, tworzonej przez ulice Nabrzeże Wieleckie i Jana z Kolna na 1,3 km odcinku od mostu Długiego do Dworca Morskiego.** Inwestycja ta towarzyszyć ma budowie mostu Kłódnego i parkingowca w rejonie węzła drogowego Trasy Zamkowej i Nabrzeża Wieleckiego. Węzeł ten ma być ograniczony – część łącznic ulegnie likwidacji (ryc. 6). Dzięki temu zmniejszona zostanie bariera oddzielająca Stare Miasto od bulwarów nad Odrą. Po wybudowaniu obwodnicy śródmiejskiej można będzie całkowicie zlikwidować Trasę Zamkową, wprowadzającą obecnie ruch samochodowy bezpośrednio w sam środek miasta.

Wcześniej dokonano zmniejszenia przestrzeni dla samochodów na dwóch śródmiejskich arteriach. Na Alei Piastów i Marszałka Józefa Piłsudskiego zmniejszono liczbę pasów dla samochodów z 3 do 2 na rzecz pasa ruchu dla rowerów. Problem jednak w tym, że poruszanie się tym pasem jest dla rowerzystów dość niebezpieczne, gdyż usytuowany jest on pomiędzy ruchliwymi pasami ruchu dla samochodów a miejscami postojowymi. Łatwo więc o potrącenie rowerzysty przez pojazd wycofujący z parkingu.

Ryc. 6. Planowane zmiany w rejonie Nabrzeża Wieleckiego – wizualizacja ²⁹

²⁸ Aleja Wojska Polskiego – plac budowy przekazany (09.09.2021). Pobrano z: <http://wojskapolskiego.szczecin.eu/aleja-wojska-polskiego-plac-budowy-przekazany/> (dostęp 18.09.2021)

²⁹ opracowanie własne na podstawie: Jaszczyński M. (04.06.2020). Parkingowiec pod Trasą Zamkową. Powstanie kilkaset nowych miejsc parkingowych. Czy to pomoże w rozwiązaniu problemu z parkowaniem w okolicy?. Głos Szczeciński. Pobrano z: <https://gs24.pl/parkingowiec-pod-trasa-zamkowa-powstanie-kilkaset-nowych-miejsc-parkingowych-czy-to-pomoze-w-rozwiazaniu-problemu-z-parkowaniem/ar/c1-15006787>



6. Rozwój transportu publicznego

Rdzeń systemu transportu publicznego stanowić będzie kolej aglomeracyjna (SKM), a zwłaszcza linie do Polic i Stargardu oraz linie tramwajowe, natomiast komunikacja autobusowa powinna pełnić rolę dowozową do węzłów przesiadkowych i uzupełniającą wewnątrz miasta. Projekt budowy SKM, oprócz infrastruktury kolejowej, obejmuje działania zmierzające do ścisłej integracji transportu kolejowego i komunikacji miejskiej, a także budowę parkingów P&R³⁰. Pod tym względem należy uznać, że jest to jeden z najlepiej przygotowanych projektów utworzenia kolei aglomeracyjnej w Polsce. Niestety część kolejowa budowy SKM jest mocno opóźniona, do tego na linii Szczecin – Police może dojść do konfliktu pomiędzy potrzebami przewozów pasażerskich i towarowych³¹.

W Szczecinie konieczne są dalsze inwestycje w rozbudowę sieci tramwajowej, m.in.: do Warszawa – w ciągu ul. Duńskiej, Świerczewa – w ciągu ul. 26 kwietnia i Gumieniec (rejon stacji kolejowej i Cmentarza Zachodniego) – w ciągu ulic Mieszka I i Cukrowej oraz połączenie pętli tramwajowych: Szafera i Krzekowo, a w dalszej perspektywie także Gumieńce. Ponadto rozbudowana powinna zostać sieć tramwajowa na prawobrzeżu o linie prowadzące na osiedli Bukowe i Kijewo.

Coraz popularniejszym środkiem transportu indywidualnego, który może stanowić dodatkowe uzupełnienie oferty transportu publicznego, są e-hulajnogi. Ta forma

³⁰ Szczecińska Kolej Metropolitalna, op. cit.

³¹ Patrz: Wojtkiewicz S., Bocheński T. (2019). Szczecińska Kolej Metropolitalna do Polic – konflikt ruchu towarowego i pasażerskiego, Problemy Transportu i Logistyki, 45(1), s. 19-29.

przemieszczania się pociąga jednak za sobą pewne problemy związane z bardzo częstym pozostawianiem tych pojazdów w przypadkowych miejscach przez ich użytkowników. Utrudniają one wówczas poruszanie się pieszym i innym użytkownikom chodników i ścieżek rowerowych. Kwestia ta została co prawda uregulowana w nowelizacji kodeksu drogowego, ale nie rozwiązuje to problemu. Konieczne staje się wyznaczenie specjalnych miejsc do postoju hulajnóg – takie rozwiązania wprowadza się już w innych polskich miastach np. w Gdańsku.

7. Podsumowanie i rekomendacje

Wprowadzone zmiany ujęte w programie *Nowy Ład Parkingowy* niewątpliwie idą w dobrym kierunku. Można przypuszczać, że docelowo całe śródmieście objęte będzie SPP oraz powstanie sieć węzłów przesiadkowych z parkingami P&R przy przystankach kolejowych i wysuniętych pętlach tramwajowo-autobusowych. Sprawnie funkcjonująca komunikacja miejska wraz z wysokimi stawkami opłat za parkowanie powinny skutecznie ograniczyć ruch samochodowy w centrum.

Znaczący wzrost opłat za parkowanie dla mieszkańców obszaru objętego SPP³² oraz sukcesywne zmniejszenie liczby miejsc parkingowych może być zarzewiem konfliktu pomiędzy mieszkańcami a władzami miasta. **Należałoby temu przeciwdziałać np. poprzez możliwość rezerwacji konkretnego miejsca do parkowania za dodatkową opłatą, ale tylko dla jednego pojazdu przypisanego do danego lokalu, przeznaczenie części miejsc w planowanych parkingowcach tylko dla okolicznych mieszkańców. Ograniczenie możliwości poruszania się i parkowania prywatnych samochodów osobowych w centrach miast jest celowe, jednak należy to robić roztropnie, przy zapewnieniu mieszkańcom odpowiedniej alternatywy. Ważne aby przy okazji nie zniechęcić do mieszkania w centrum.**

Bardzo ważne jest dokończenie obwodnicy śródmieścia i budowa północno-zachodniego obejścia Szczecina, obie te inwestycje umożliwią całkowitą eliminację ruchu tranzytowego ze śródmieścia Szczecina (droga S6). **Niezbędne jest także powstanie parkingów buforowych w okolicach Parnicy i obecnej estakady Trasy Zamkowej (patrz ryc. 3).** Po wykonaniu tych inwestycji możliwe będzie rozebranie Trasy Zamkowej. Zamiast niej ograniczone potoki ruchu obsłuży nowy most Kłódny, którym dodatkowo pojadą tramwaje. **Ważną inwestycją jest**

³² Opłata zryczałtowana za parkowanie wyłącznie w pobliżu miejsca zamieszkania wynosi obecnie w przeliczeniu prawie złotówkę dziennie i dostępna jest w wersji na 6 i 12 miesięcy, przy czym nie gwarantuje to znalezienia wolnego miejsca parkingowego.

rozpoczęta w 2021 r. przebudowa układu drogowego na Łasztowni wraz z budową kolejnego parkingu P&R³³. Wiele wskazuje na to, że będzie to jeden z najważniejszych P&R w Szczecinie i powinien być powstać w pierwszej kolejności. Można przypuszczać, że będą z niego korzystać nie tylko dojeżdżający do pracy w centrum miasta, ale także w znacznym stopniu zmotoryzowani turyści wjeżdżający do miasta od wschodu. Prawdopodobnie okaże się on niewystarczający i konieczna będzie jego rozbudowa lub budowa kolejnego parkingu – autor proponuje, aby zlokalizować go w rejonie przystanków komunikacji miejskiej Port Centralny, czyli przed mostem na Parnicy.

Oprócz samego ograniczenia ruchu należy go również uspokoić poprzez wprowadzenie strefy TEMPO 30, którą powinno się objąć całe Śródmieście oraz wnętrza osiedli poza śródmieściem, z wyłączeniem wybranych ulic.

Główne rekomendacje dla Szczecina:

- a) Całe śródmieście Szczecina powinno zostać docelowo objęte SPP i Tempo 30 poza kilkoma trasami o charakterze przelotowym.
- b) Stare Miasto strefą ruchu pieszego.
- c) Ulice, które byłyby na terenie śródmieścia wyłączone ze strefy Tempo 30, powinny posiadać wydzielone ścieżki rowerowe.
- d) Należy rozwijać sieć tramwajową poza śródmieściem, tak aby zapewnić dogodny dojazd tym środkiem transportu do i z centrum miasta.
- e) Należy rozważyć budowę jeszcze jednego parkingu P&R w rejonie przystanków Port Centralny.
- f) Należy przyspieszyć powstanie obwodnicy śródmieścia, która pozwoli na wyeliminowanie ruchu tranzytowego, w tym ciężarowego ze śródmieścia.
- g) Docelowo po powstaniu obwodnicy śródmieścia i nowego mostu Kłódzkiego wskazane jest wyburzenie Trasy Zamkowej i zwężenie części ulic Nabrzeże Wieleckie i Jana z Kolna na odcinku od mostu Długiego do Dworca Morskiego.

O autorze:

dr Tadeusz Bocheński (1984) – geograf społeczno-ekonomiczny, absolwent Uniwersytetu Gdańskiego, obecnie pracuje jako adiunkt na Uniwersytecie Szczecińskim. Od 6 lat mieszka i pracuje w śródmieściu Szczecina.

³³ Giegel M. (07.05.2021), op. cit.